

Oö. Umweltschutz
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:
UANw-300910/5-2008-Don

An die
Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen
Naturschutzbehörde
Manglburg 14
4710 Grieskirchen

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat
Tel: (+43 732) 77 20-134 51
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

www.ooe-umweltschutz.at

Linz, 17. April 2008

—
zu N10-206-2007

**ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord
Generalerneuerung A 8 Innkreisautobahn, Pichl bei Wels
bis Meggenhofen, AB-km 19458 bis AB-km 31,033;**

**Naturschutzbehördliche Bewilligung /Feststellung:
Straßenumbau, Geländegestaltungen, Gehölzrodungen,
Eingriffe im Bereich von Gewässern –**

Berufung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Bescheid vom 09. April 2008, GZ.: N10-206-2007, hat die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen als Naturschutzbehörde I. Instanz der ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord, Traunuferstraße 9, 4052 Ansfelden, die naturschutzrechtliche Bewilligung für geländegestaltende Maßnahmen, die Rodung von Gehölzgruppen entlang der Straßenböschungen und den Umbau der A 8 Innkreisautobahn zwischen der Anschlussstelle Pichl bei Wels und der Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 19458 bis AB-km 31,033, auf einer Streckenlänge von insgesamt 11,5 km erteilt.

Dieser Bescheid ist am 15. April 2008 (Datum des Zustellscheins) per Post bei der Oö. Umweltschutz eingelangt.

Innerhalb der in der Rechtsmittelbelehrung angeführten Frist erhebt nunmehr die Oö. Umweltschutz das Rechtsmittel der

B e r u f u n g

und führt dazu wie folgt aus:

1. Sachverhalt

Die ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord hat mit Antrag vom 10.12.2007 in der Fassung vom 03.03.2008 um die wasserrechtliche, forstrechtliche und naturschutzbehördliche Bewilligung / Feststellung für die Generalsanierung der A 8 Innkreisautobahn zwischen der Anschlussstelle Pichl bei Wels und der Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 19,458 bis AB-km 31,033, mit einer Streckenlänge von insgesamt 11,5 km, angesucht. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde dazu am 01. April 2008 eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in der die Oö. Umweltschutzbehörde zum Vorhaben wie folgt Stellung genommen hat:

"Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde"

Die anfolgende Stellungnahme baut inhaltlich auf der schriftlichen Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde, Gz. UAnw-300910/1-2008-Lei/Pö, vom 28. März 2008 auf und berücksichtigt bzw. ergänzt jene bis zum Tag der mündlichen Verhandlung noch nicht ausreichend geklärten Sachverhalte.

Die ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord beabsichtigt die A8-Innkreisautobahn zwischen der Anschlussstelle Pichl, AB-km 19,458 und der Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 31,033 einer Generalerneuerung zu unterziehen. In weiterer Folge sollen die Sanierungsmaßnahmen bis zur Anschlussstelle Haag/Hausruck, AB-km 42,365 fortgeführt werden. Insgesamt ergibt sich damit bei Umsetzung des geplanten Sanierungskonzeptes eine Projektlänge von 22,907 km.

Zum Projekt

Auf dem gegenständlichen Abschnitt der A8-Innkreisautobahn sind Deckeninstandsetzungsarbeiten sowie eine Pannestreifenverbreiterung vorgesehen. Diese Maßnahmen werden damit begründet, dass die bestehende Decke sanierungsbedürftig ist und künftig ein ordnungsgemäßes Abstellen von Fahrzeugen im Falle einer Autopanne ermöglicht werden soll. Hierfür ist unter anderem eine Pannestreifenverbreiterung von derzeit 2 m auf 3,5 m notwendig. Im Bestand hat die Autobahn eine Kronenbreite von 24 m.

Nach den Sanierungsmaßnahmen sollen die Richtungsfahrbahnen von 9,5 m auf 12,5 m verbreitert werden, wobei die Kronenbreite dann insgesamt 30 m betragen wird. Die im gegenständlichen Autobahnabschnitt befindlichen Brückenobjekte werden im Bestand erhalten.

Im Zuge der Generalerneuerung und des Sicherheitsausbaus der A8 soll überdies eine Anpassung der Entwässerungsanlagen an den Stand der Technik erfolgen. In diesem Zusammenhang werden die Seitenentwässerung erneuert und Gewässerschutzanlagen errichtet. Die gesammelten Fahrbahnwässer sollen über insgesamt 14 Gewässerschutzanlagen (GSA), bestehend aus einem Absetzbecken und einem Retentionsfilterbecken mit Bodenkörperfilter, abgeleitet werden.

Die Einreichunterlagen gem. Oö. NSchG 2001 für den Bauabschnitt AST Pichl bis AST Meggenhofen beinhalten neben Planunterlagen auch einen Technischen Bericht, in welchem auf die baulichen Maßnahmen – insbesondere auf die Errichtung von Gewässerschutzanlagen – im 50-m-Landschaftsschutzbereich von Fließgewässern eingegangen wird.

Beim gegenständlichen Autobahnabschnitt handelt es sich dabei um insgesamt fünf Bereiche am Schnatterbach, Weilbach und Innbach. Durch die Errichtung der GSA 1 und 2 sowie 7 bis 9 erfolgt ein permanenter Eingriff in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt innerhalb des Schutzbereichs, der auch mit einem dauerhaften Verlust an belebtem Boden verbunden ist (z.B. durch Aufschließungsstraßen).

Der Flächenverbrauch der Gewässerschutzanlagen im 50-m-Schutzbereich beträgt etwa 6.240 m². Zudem soll im Bereich 1 (Schnatterbach) eine Ausleitung der GSA 1 errichtet werden, die verrohrt entlang des Schnatterbaches geführt und in den Innbach eingeleitet werden soll. Der lagemäßige Verlauf steht jedoch derzeit im Detail noch nicht fest.

Neben den Flächenverlusten durch die Aufschließung der Gewässerschutzanlagen entstehen im 50-m-Schutzbereich von Gewässern durch die Querschnittverbreiterung der A8 zusätzliche Versiegelungsflächen. Diese liegen im Ausmaß von etwa 4.900 m² und führen zu einem dauerhaften Verlust an bestehenden Gehölzstrukturen entlang der Autobahn. Zusätzlich wird im Zuge der Baumaßnahmen die temporäre Rodung der unmittelbar angrenzenden Gehölzbestände erforderlich werden.

In einigen Abschnitten sollen infolge der Kronenverbreiterung steilere Böschungsbereiche sowie Steinschichtungen und Krainerwände ausgebildet werden, um die Sanierung ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme von Nachbargrundstücken realisieren zu können.

Stellungnahme

Rechtlicher Rahmen

Teilbereiche der beabsichtigten Baumaßnahmen befinden sich gemäß § 10 Abs. 1 Z. 2 Oö. NSchG. 2001 im 50-m-Uferschutzbereich des Innbachs, Schnatterbachs und Weilbachs. In diesen geschützten Bereichen ist jeder Eingriff in das Landschaftsbild und im Grünland in den Naturhaushalt verboten, solange die Behörde nicht bescheidmäßig festgestellt hat, dass solche öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes, die alle anderen Interessen überwiegen, nicht verletzt werden. Als Eingriffe gelten unter Verweis auf § 10 Abs. 4 (in Verbindung mit § 9 Abs. 2) Oö. NSchG. 2001 insbesondere der Abtrag, Austausch und die Versiegelung des gewachsenen Bodens, die Anlage künstlicher Gewässer, die Rodung von Ufergehölzen sowie bauliche Maßnahmen zur Stabilisierung des Gewässerbettes.

Gemäß § 10 Abs. 2 Oö. NSchG. 2001 hat die Behörde im Zuge einer bescheidmäßigen Feststellung eine Interessensabwägung durchzuführen. Sollte es zur Wahrung der öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes erforderlich sein, so ist das Vorhaben zu untersagen bzw. kann eine Bewilligung gegebenenfalls nach § 10 Abs. 4 (in Verbindung mit § 9 Abs. 3) auch unter Bedingungen, befristet oder mit Auflagen erteilt werden.

Die Eingriffe in den 50-m-Gewässerschutzbereichen wurden in den Einreichunterlagen zum naturschutzbehördlichen Genehmigungsverfahren entsprechend berücksichtigt und dargestellt. Darüber hinausgehende bewilligungspflichtige Tatbestände wurden jedoch nicht erläutert.

Aus der beabsichtigten Trassenverbreiterung (ausgenommen Brückenbauwerke) ergeben sich im Grünland weitere naturschutzbehördliche Bewilligungstatbestände außerhalb der 50-m-Uferschutzbereiche gemäß § 5 Z. 1 ("Umbau öffentlicher Straßen, wenn damit eine Änderung der Höhenlage um mehr als 1,5 m verbunden ist"), Z. 14 ("Rodung von Busch- und Gehölzgruppen") und ggf. Z. 15 ("Geländegestaltende Maßnahmen") Oö. NSchG. 2001.

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Bewilligungspflicht oben genannter Maßnahmen im Zuge der Generalsanierung der A8-Innkreisautobahn wird auf den Bescheid der BH Wels-Land vom 24.4.2002 (N10-192-2000-A/Gau) verwiesen, der durch die Oberbehörde bestätigt wurde. Darin wurde die Herstellung der natur- und landschaftsschutzrechtlichen Ordnung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke im Bereich des Bahnhofs Haiding verfügt. Da es sich bei der Westautobahn (analog der Bahnstrecke) um keine Verkehrsfläche der Gemeinde handelt, wird das der Bundesstraße unterliegende Tatbestandsmerkmal Grünland (im Sinne des § 30 Oö. ROG 1994) schlagend. Grünland als unterliegende Widmung bleibt daher – trotz einer Ersichtlichmachung der Bundesstraße im Flächenwidmungsplan – aufrecht und konstituiert widmungsmäßig die Voraussetzung für Bewilligungstatbestände nach § 5 Oö. NSchG 2001.

Die BH Linz-Land und die ASFINAG sind im Rahmen des naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens für die Generalsanierung und den dreistreifigen Ausbau der A1-Westautobahn zwischen dem Knoten A1/A25 und der Anschlussstelle Sattledt dieser Rechtsansicht gefolgt (vgl. dazu naturschutzrechtlicher Bewilligungsbescheid N10-143-2002/Fis vom 22.8.2007). Dieser Bescheid stützt sich explizit auch auf § 5 Z.1, 14 und 15 Oö. NSchG 2001, insofern nicht die §§ 9 und 10 anzuwenden sind.

Naturschutzfachliche Sachverhalte

Im Zusammenhang mit den unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Landschaftselemente wird auf den Befund des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz verwiesen. Als wesentlich sind hier jene Flächen zu erwähnen, die von der Errichtung der GSA 8 und GSA 9 betroffen sind. Hier sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen gemäß den Vorgaben des Bezirksnaturschutzbeauftragten zu realisieren.

Neben lokalen Auswirkungen von Straßenbauvorhaben durch die direkte Inanspruchnahme von Grünflächen treten insbesondere bei Schnellstraßen und Autobahnen Zerschneidungseffekte und die damit verbundene Fragmentierung von Lebensräumen in den Vordergrund. Diesen wesentlichen landschaftsökologischen und ökofunktionalen Eingriffen durch diese Infrastrukturrachsen kommt eine überregionale Bedeutung zu. Der negative Wirkungsbereich des Eingriffs geht oftmals weit über den unmittelbar betroffenen Landschaftsteilraum hinaus, Veränderungen auf populations- und systemökologischer Ebene sind nicht auszuschließen und dementsprechend zu berücksichtigen. In der naturschutzfachlichen Bewertung und nachfolgend in der ökologischen Begleitplanung für solche zentrale Infrastruktureinrichtungen ist daher sowohl der lokalen und kleinregionalen, aber auch der überregionalen Dimension des Eingriffs und dessen Auswirkungen Rechnung zu tragen.

Der gegenständliche Autobahnabschnitt der A8 führt durch einen für das Hausruckviertel bezeichnenden, intensiv landwirtschaftlich geprägten Landschaftsraum. Die Landentwicklung insbesondere seit Mitte des 20. Jahrhunderts mit ausgeprägten Flurbereinigungen, Gewässerregulierungen und Flächenversiegelungen hat substantiell dazu beigetragen, dass die Landschaft im näheren und weiteren Umfeld entlang der Autobahn wesentliche ökologische Defizite aufweist. Strukturelemente wie Heckenzüge, Alleen, Streuobstwiesen und Uferbegleitgehölze wurden in etlichen Landstrichen auf Restinseln zurückgedrängt oder fehlen in Teilbereichen nahezu zur Gänze. Durch diese Verinselung naturnäherer Kleinzonen und die Nutzungsintensivierung auf großen Flächen haben die verbliebenen Waldflächen nur mehr eine sehr untergeordnete Bedeutung in der leicht reliefierten Landschaft.

Die Landschaft ist zur Zeit als alpha-euhemerob bis polyhemerob einzustufen, es handelt sich somit um eine stark bis sehr stark vom Menschen veränderte Kulturlandschaft. Demzufolge besitzen die Lebensräume einen sehr niedrigen Diversitätswert mit geringer Artenvielfalt.

Insbesondere die Stärkung und Verknüpfung dieser inselartigen natürlicher Restelemente und damit die Wiederherstellung und Sicherung einer gewissen landschaftsökologischen Grundfunktionalität muss das Ziel einer ökologischen Landschaftsentwicklung und naturschutzfachlichen Standortsicherung sein.

Eine Verbesserung dieses Zustands ist zwingend notwendig und kann nur durch das aktive Setzen von Maßnahmen möglich, die über eine reine "Vermeidungs- und Verhinderungsstrategie" hinausgehen müssen (proaktiver Ansatz). Kernelement ist die Wiederherstellung eines funktionsfähigen Biotopverbunds auf regionaler und überregionaler Ebene, um die geringe Durchlässigkeit der Landschaft zu entschärfen und organismische Wanderbewegungen zum Erhalt der genetischen Vielfalt zu ermöglichen.

Durch die Sicherung, Stärkung und Schaffung eines überregional bedeutenden Grünkorridors werden nicht nur Ziele der Wildökologie bedient, sondern auch landschaftsbestimmende und landschaftsgliedernde Grünachsen, natürliche Zäsuren in der Landschaft, Verknüpfungen mit anderen Reststrukturen, die Sicherung von Ruheazonen und eine Weiterentwicklung der Landschaft entsprechend ihrem Charakter und ihrer Eigenart ermöglicht.

Einen wesentlichen Bestandteil bildet dabei die Überbrückung von bestehenden Barrieren. Die A8 zwischen Wels und der Staatsgrenze zählt dabei zu jenen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitten in Österreich, die die geringste Durchlässigkeit für Wildwechsel aufweist. Gerade in diesem Bereich kreuzt der Kobernaußerwaldkorridor – eine international bedeutende Wildtiermobilitätsachse – vom Böhmerwald kommend in Richtung Alpenraum die Innkreisautobahn (siehe Abb. 1).

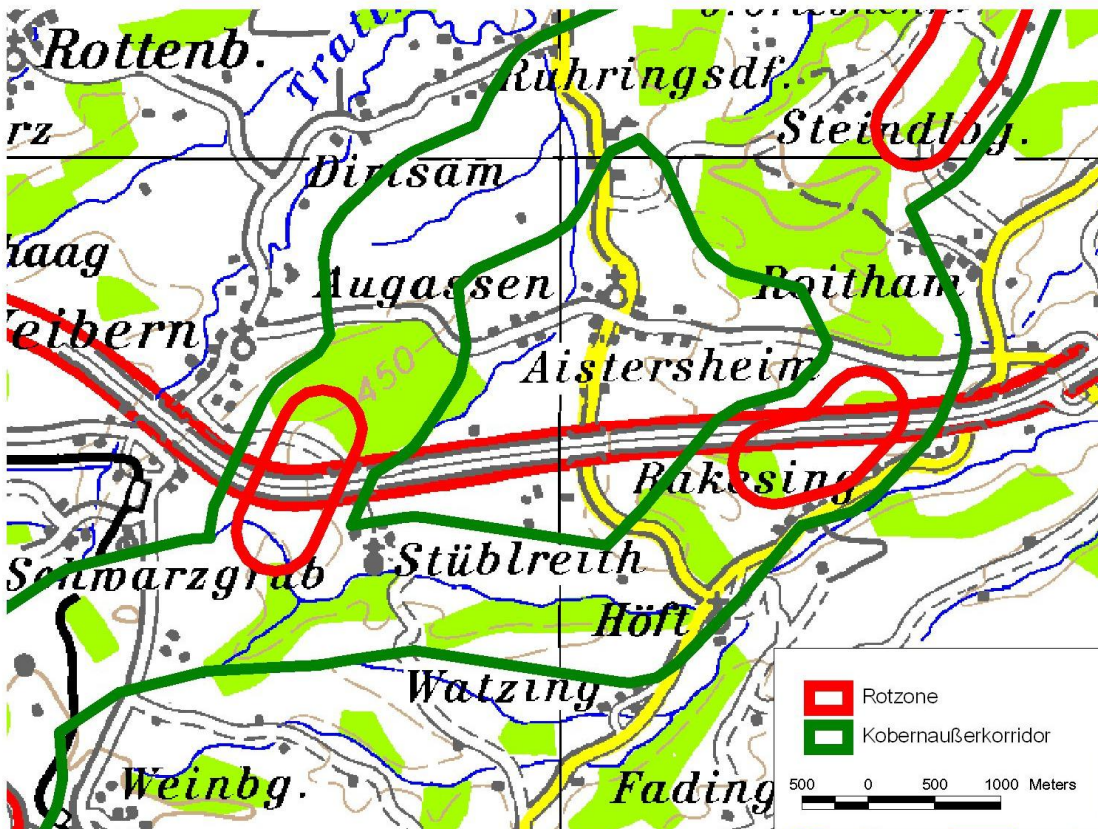


Abbildung 1: Querung des Kobernaußerkorridors bei der A8 zwischen Weibern und Meggenhofen
 Mehrere Querungsstellen höchster Priorität wurden bislang ausgewiesen. Aufgrund mangelnder raumplanerischer Berücksichtigung kommt diesen Querungsmöglichkeiten aber seit ihrer Ausweisung vor wenigen Jahren bereits keine Bedeutung mehr zu. So wurde etwa die Querungsstelle der Kategorie A (Grünbrücke höchster Priorität zur internationalen Lebensraumvernetzung) bei Haag/Hausruck durch Verbauung unrealisierbar gemacht. Der daraufhin ausgewiesene Ersatzstandort bei Weibern (s. Abb. 1, westliche Querung) erweist sich nach genauerer Prüfung als wenig bis nicht zweckmäßig.

Diese Entwicklungen haben letztlich dazu geführt, dass als einzige noch mögliche Querungsstelle ein Abschnitt zwischen Aistersheim und Meggenhofen bei AB-km 32,2 bis 32,3 verblieben ist (siehe Abb. 1, östliche Querung bzw. Abb. 2). Diesem ursprünglich "lediglich" als Querungsmöglichkeit der Kategorie B (Querungsmöglichkeit hoher Priorität zur überregionalen Lebensraumvernetzung) ausgewiesenen Bereich kommt nun höchste Bedeutung zu!

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde sind konkrete Maßnahmen zur Überbrückung der A8-Innkreisautobahn und der Anschlussbereiche zur Sicherung des international bedeutenden Kobernaußerkorridors unabdingbar. Dies kann nur durch die unmittelbare Errichtung einer ausreichend dimensionierten Grünbrücke ("Ökobücke" gem. RVS) und durch die Sicherung und ökologische Aufwertung des heranführenden Korridors (definierte "Rotzone") bewerkstelligt werden.

Durch das Querungsbauwerk ("Grünbrücke") und die anschließende Korridoraufwertung wird eine starke und funktionsfähige ökologische Achse des Kobernaußerkorridors einer leistungsfähigen Infrastrukturachse der A8-Innkreisautobahn gegenübergestellt.

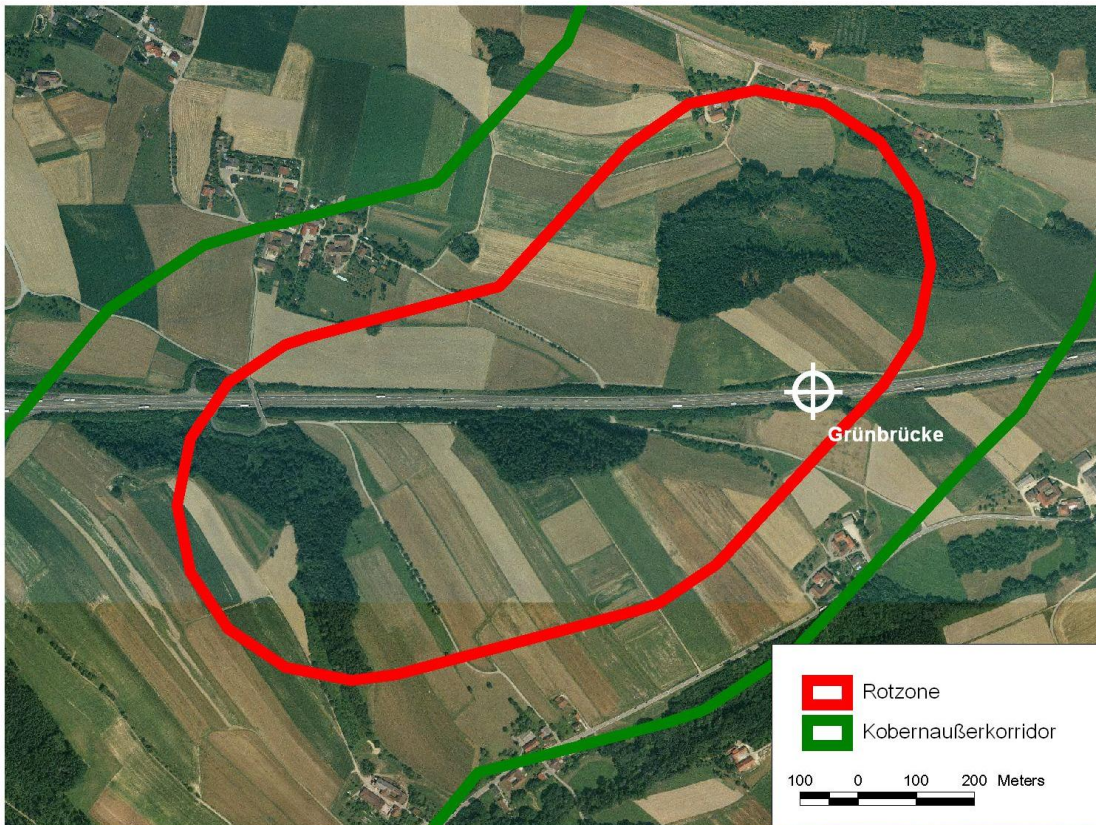


Abbildung 2: Querung des Kobernaußerkorridors bei AB-km 32,2-32,3

In diesem Zusammenhang verweist die Oö. Umweltschutzbehörde auch auf nationale und internationale Verpflichtungen zum Erhalt der Artenvielfalt und zum Schutz von Lebensräumen:

Internationale Verpflichtungen

FFH-Richtlinie und Vogelschutz-Richtlinie:

Die FFH-Richtlinie der EU (Fauna-Flora-Habitatrichtlinie) verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Artenschutz, der über Schutzgebiete (z.B. Natura 2000-Gebiete) hinausgeht. So bestimmt der Artikel 10, dass auch verbindende Landschaftselemente zwischen Natura-2000-Gebieten, welche die Wanderung, die geographische Verbreitung und den genetischen Austausch der Arten gewährleisten, gepflegt und im Rahmen der Landnutzungs- und Entwicklungspolitik gefördert werden sollen. Die Mitgliedstaaten haben für Tierarten welche in Anhang IV der Richtlinie aufgelistet sind, in deren natürlichen Verbreitungsgebieten ein strenges Schutzsystem einzuführen, lt. Artikel 12.6 auch gegen Störungen während der Wanderungszeiten. Alle Großraubtierarten sind standardmäßig in Anhang II (erfordert Natura 2000-Gebiete) und Anhang IV (streng geschützt) der FFH-Richtlinie aufgeführt

Berner Konvention

Die "Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats" (Berner Konvention) wurde 1979 unterzeichnet und trat 1982 in Kraft. Als eine Strategie zum umfassenden Schutz von Fauna und Flora und deren Habitats wird auch ein grenzüberschreitendes Netzwerk zu schützender Gebiete ("Grünes Netzwerk", "Emerald Network") angeführt. Die Festlegungen der Berner Konvention sind auch Grundlage detaillierterer Regulierungen auf EU-Ebene.

Bonner Konvention

Ziel der Bonner Konvention (United Nations' Convention on Migratory Species (CMS)) ist es, wandernde, wildlebende terrestrische Tierarten und wandernde Vogelarten in ihrem gesamten Verbreitungsgebiet einschließlich ihrer Zugrouten und Rastplätze zu erhalten. Die Konvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der 1979 beschlossen wurde und 1983 in Kraft getreten ist. Österreich hat ihn 2005 ratifiziert. Die Konvention fordert aber jedenfalls unter Artikel V den Erhalt eines Netzwerkes passender Habitats in passender räumlicher Beziehung zu den Wanderrouten der Wildtiere.

Andere Übereinkommen über die biologische Vielfalt

World Summit on Sustainable Development (WSSD)
Convention on Biological Diversity (CBD)
Pan-European Ecological Network (PEEN)
Pan-European Biological and Landscape Diversity Strategy (PEBLDS)
European Network of Biogenetic Reserves
Large Carnivore Initiative for Europe

Internationale und nationale Bemühungen

Europa: EU-Ebene (bis 2003): Projekt "Habitat fragmentation due to Transportation Infrastructure" (COST 341, European Co-operation in the field of Scientific and Technical Research)

Österreich : RVS 04.03.12; überarbeitete Version der Richtlinie Umweltschutz-Wildschutz

In diesem Zusammenhang verweist die Oö. Umweltschutzbehörde auch auf die *Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere* des BMVIT und fordert die Nachrüstung von Wildquerungshilfen im Zuge der Sanierung des gegenständlichen Streckenabschnitts an der A8 zwischen Pichl und Haag/Hausruck.

Nach Prüfung der bestehenden Möglichkeiten auf Basis des Forschungsprojekts zum Thema "Kostenreduktion bei Grünbrücken durch deren rationellen Einsatz" (VÖLK et al. 2001) und als Schlussfolgerung aus dem seitens der ASFINAG beauftragten Umsetzungskonzept des WWF "Strategische Planung für die Lebensraumvernetzung in Österreich" (PROSCHEK 2005) ist die Querung der A8 auf Höhe von AB-km 32,2 und 32,3 als nunmehr mit höchster Priorität von internationaler Bedeutung weiterzuverfolgen und ehestmöglich zu verwirklichen. Die topografisch günstigen Gegebenheiten an diesem Standort (Autobahn in Einschnitt geführt) ermöglichen nicht nur eine vergleichsweise kostengünstige Errichtung, sondern bieten auch die Möglichkeit einer geländeangepassten Anbindung, die sich harmonisch in die angrenzende Landschaft einfügen kann (siehe Abb. 3).



Abbildung 3: Querungsbereich bei AB-km 32,2 bis 32,3 (Autobahntrasse im Einschnitt)
 Auf Basis der standörtlichen Gegebenheiten ist die Grünbrücke so großzügig wie möglich, zumindest jedoch mit einer Breite von 100 m auszuführen. Dies entspricht den Ausmaßen einer Querungshilfe der Kategorie A.

Ergänzend dazu sind durch landschaftsökologische/-planerische Maßnahmen die Zugänge zur Grünbrücke im Bereich des Kobernaußerkorridors dauerhaft zu sichern und den Ansprüchen der Zielarten (z.B. Luchs) entsprechend zu gestalten. Diese Vernetzung ist von maßgeblicher Bedeutung für die Funktionalität von Grünbrücken (Leitfunktion).

Im Gegenzug kann die im Bereich Weibern (AB-km 35,5) festgelegte Grünbrücke samt Gestaltungsmaßnahmen entfallen, in Summe ist somit von einer deutlichen Kostenreduktion bei zumindest gleicher Wirkung auszugehen.

Im Zuge der Sanierung der A8 werden naturschutzfachlich höchstwertige Lebensräume kaum beansprucht, es kommt jedoch flächenmäßig zu Veränderungen und Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes, die in ihrer Summationswirkung als sehr erheblich einzustufen sind:

Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn werden auf der Gesamtlänge von 22,907 km mehr als 13 ha neu versiegelt!

Ein guter Teil dieser Fläche ist aktuell dicht bestockt (Abschnitt AST-Pichl bis AST-Meggenhofen: 10,2 ha) und ist trotz seiner Nähe zur Autobahn gerade im gegenständlichen Landschaftsraum für den Naturhaushalt und insbesondere für das Landschaftsbild als wertvoll zu bezeichnen. Diese trassenbegleitenden Strukturen stellen insbesondere in agrarisch stark überprägten Bereichen wertvolle Ökotope und Sonderstandorte dar.

Neben diesem dauerhaften Verlust wirkt sich auch die temporäre Rodung der Böschungsbepflanzung nachteilig auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes aus. Aufgrund des Bestandsalters und der damit im Zusammenhang stehenden ökologischen Wertigkeit in puncto Lebensraumqualität und Artenvielfalt ist auch die Entfernung der Gehölzgruppen und deren nachträgliche Neubegründung (vorübergehend) als Eingriff mit negativen Auswirkungen zu beurteilen.

Durch geländegestaltende Maßnahmen kommt es zu dauerhaften Schäden im Bereich der Krautschicht. Einer nachfolgenden Besiedlung mit Neophyten wird in Teilbereichen Vorschub geleistet werden.

Durch die lichte Bepflanzung und die Errichtung von Steinschichtungen und Krainerwänden zur Böschungssicherung wird die optische Barrierewirkung des Autobahnbauwerks erheblich verstärkt.

Als Mindestanforderung für eine Zustimmung zum Gesamtvorhaben sieht die Oö. Umweltanwaltschaft neben der Errichtung der oben erwähnten Grünbrücke auch die Kompensation des Verlusts an rd. 13 ha belebten Bodens bzw. des auf Dauer verlorengegangenen Gehölzbestands, primär in den Anschlussbereichen der Grünbrücke. Aufgrund der übergeordneten landschaftsökologischen Bedeutung des Kobernaußerwaldkorridors für eine europaweite Lebensraumvernetzung sind als Ausgleich dafür entsprechende Maßnahmen innerhalb des Korridors nördlich und südlich der Grünbrücke zu setzen, die den Anforderungen und Zielsetzungen der Lebensraumvernetzung entsprechen (siehe Abb. 4)

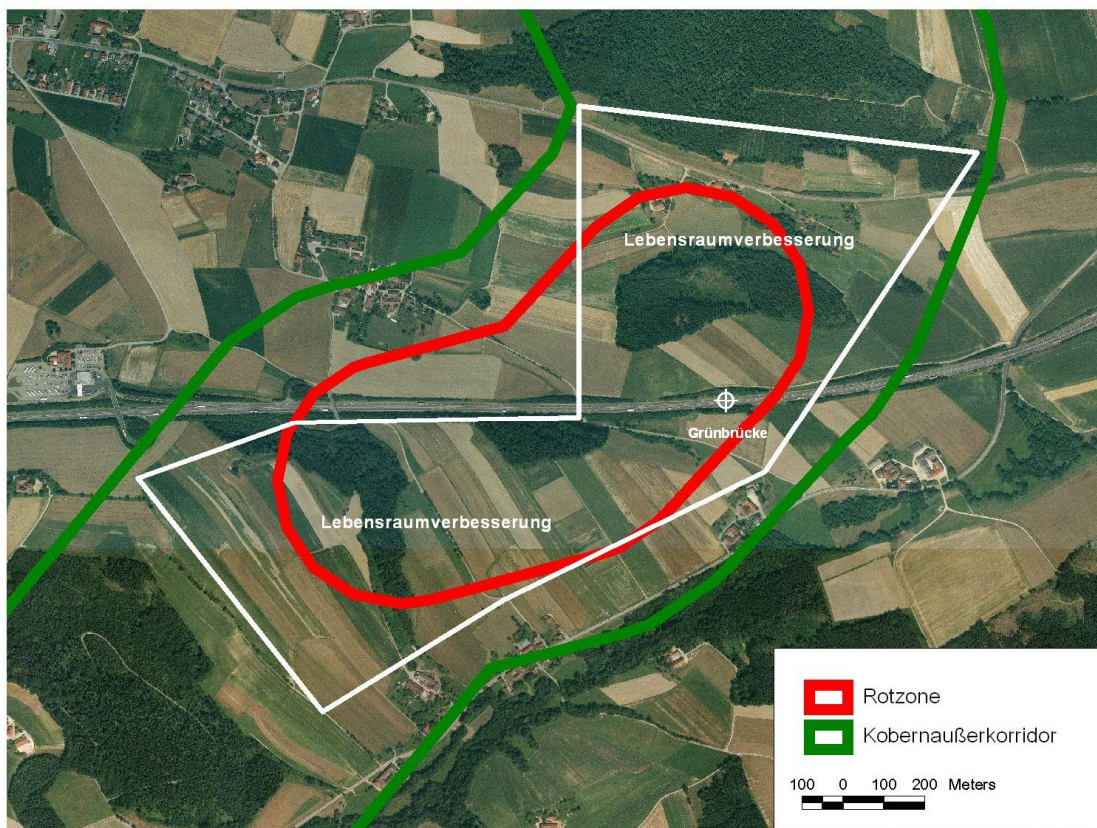


Abbildung 4: Bereiche im Anschluss an die Grünbrücke zur Realisierung von Maßnahmen zur Lebensraumverbesserung für die Zielarten des Wildtierkorridors

In Anlehnung an den Ablauf der Autobahnsanierung (Gesamtprojekt AST-Pichl bis AST-Haag/Hausruck, zeitliche Aufteilung in Baulos AST-Pichl bis AST-Meggenhofen und AST-Meggenhofen bis AST-Haag/Hausruck) sind die Ausgleichsmaßnahmen dementsprechend in zwei Schritten umzusetzen, wobei als Ausgleich für den ersten Bauabschnitt formell die Sicherung und Aufwertung des Korridors im Umfeld der künftigen Querungsstelle zu sehen ist.

Als Kompensation für den zweiten Bauabschnitt ist die Errichtung der Grünbrücke vorzusehen. Beide Maßnahmen sind naturschutzfachlich jedoch als ein lediglich zeitlich bzw. verfahrenstechnisch geteiltes Gesamtvorhaben zu betrachten.

Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft sind trassenbegleitende Maßnahmen im Bereich der Böschungen des Straßenkörpers und querender Wegverbindungen, sowie im Bereich der Gewässerschutzanlagen allein nicht ausreichend, um das Sanierungs- und Ausbauprojekt des A8 zwischen Pichl und Haag/H. naturschutzfachlich bewilligungsfähig beurteilen zu können.

Die bereits erfolgten und durch die geplanten Maßnahmen wesentlich und dauerhaft verstärkten Eingriffe in den Naturhaushalt lassen sich durch die Schaffung neuer Vegetationsstandorte, die Ermöglichung einiger lokaler Gehölzzüge (z.B. hinter Lärmschutzwänden) oder dem Umpflanzen technischer Schutzanlagen nicht annähernd kompensieren oder auch nicht hinreichend abmildern.

Wie wildökologische Studien, aber auch Zielvorgaben der Landschaftsentwicklung (NALA) und Fragen der Sicherung eines gebietseigenen Landschaftscharakters vorzeichnen, muss dem substantiellen Eingriff durch die zu erweiternde A8-Trasse als international bedeutsamer Verkehrsachse durch eine substantielle Stärkung des querenden Kobernaußerkorridors als international bedeutsamen Wildkorridor und regionalbedeutsamen Landschaftsband zwingend gegenübergestellt werden. Daraus ergeben sich folgende

Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde

1. Zur Sicherung der Querung des Kobernaußerkorridors als international bedeutsamen, wildökologisch wirksamen Grünkorridor ist an der A8 auf Höhe von AB-km 32,2 und 32,3 eine Grünbrücke zu errichten und mit entsprechenden Grünstrukturen auszustatten. Diese Grünbrücke ist nach den Richtlinien der RVS 04.03.12 sowie den fachlichen Vorgaben nach Völk et al. 2001 (Kostenreduktion bei Grünbrücken durch deren rationellen Einsatz) gemäß Querungshilfen der Kategorie A mit einer Mindestbreite von 100 m als Ökobrücke zu planen. Hierzu ist von der Konsenswerberin mit den Einreichunterlagen für den 2. Sanierungsteilabschnitt (Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 31,033 bis zur Anschlussstelle Haag/Hausruck, AB-km 42,365) ein ökologisches Begleitprojekt einzureichen und naturschutzrechtlich zu verhandeln. Die Grünbrücke ist gleichzeitig mit der Sanierung dieses Abschnitts, längstens jedoch bis zum 31.12.2012 (Fertigstellungstermin des 2. Abschnitts), zu errichten.
2. Vor Baubeginn des 1. Abschnittes der Generalerneuerung der A8-Innkreisautobahn zwischen der Anschlussstelle Pichl, AB-km 19,458 und der Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 31,033 sind der Behörde Nachweise der Verfügbarkeit von Flächen nördlich und südlich des Grünbrückenstandorts vorzulegen. Die Verbindung der vorhandenen Waldinseln durch wildökologisch ausreichend breite Gehölzkorridore (Grundsatzvorgaben: "so breit wie möglich", z.B. Gesamtlänge der Verbindungselemente ca. 2000 lfm, mittlere Breite des gehölzbestockten Korridors von rd. 70 m) ist damit sicherzustellen. Die Flächen sind gemäß landschafts- und wildökologischer Kriterien im Zusammenhang mit der Funktionalität eines internationalen Wildtierwanderkorridors auszuwählen, zu sichern und durch geeignete Maßnahmen zu adaptieren. Diese Flächen und deren Ausstattung sind in einem Ökologischen Begleitprojekt darzustellen. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen hat nach Abstimmung mit der Naturschutzbehörde und der Oö. Umweltschutzbehörde bis längstens zum Abschluss der Sanierungsarbeiten des 1. Generalerneuerungsabschnittes (AST-Pichl bis AST-Meggenhofen) zu erfolgen.
3. Der Projektwerberin ist aufzutragen, jene unmittelbar für die Errichtung der Grünbrücke erforderlichen Grundflächen nördlich und südlich der Autobahn noch vor Bescheiderlassung zum gegenständlichen Vorhaben zu sichern (schriftliche Einverständniserklärung der Grundeigentümer, Ankauf der Flächen).

Ergänzend sind im unmittelbaren Trassenverlauf des gegenständlichen Abschnitts zwischen der AST-Pichl und der AST-Meggenhofen zusätzlich folgende Maßnahmen zur Minderung des Eingriffs in Naturhaushalt und Landschaftsbild umzusetzen:

4. Das Vorhaben ist sofern anschließend nicht anders lautend projektgemäß bzw. gemäß den Auflagen des Bezirksnaturschutzbeauftragten auszuführen.
5. Das von der GSA 9 beanspruchte offene Gerinne ist im unmittelbaren Nahbereich als Naturgerinne wieder herzustellen.
6. Die Ableitung aus der GSA 1 ist außerhalb des Uferbegleitgehölzgürtels des Schnatterbachs zu führen.
7. Vor Baubeginn ist der Behörde, dem Naturschutzbeauftragten und dem Vertreter der Oö. Umweltschutzbehörde eine planliche Darstellung für einen so genannten "Tabuzonenplan" über alle schützenswerten Flächen (parzellenscharf) zu übermitteln (auf Basis der Biotoptypenpläne des Umweltberichts des UVP-Feststellungsantrags). Dieser ist ebenso den bauausführenden Firmen

bekannt zu geben. Basierend auf diesem Plan sind die Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen, etc. abzustimmen

8. Die neuen Böschungen sind nach Beendigung der Bauarbeiten unverzüglich wieder mit standortgerechten, heimischen Laubgehölzen zu bepflanzen. Sollte eine durchgehende Bepflanzung nicht möglich sein (z.B. wegen Sichtbeziehungen), so sind diese Flächen mit standortgerechtem Magerwiesensaatgut entsprechend der "Richtlinie für die Herstellung naturähnlicher und naturidenter Grünflächen aus regionaler, schwerpunktmäßig oberösterreichischer Herkunft" zu besämen.
9. Sofern Lärmschutzwände errichtet werden, ist in diesen Bereichen eine Einzäunung der Begleitgehölzpflanzungen unzulässig. Ist keine Lärmschutzwand vorgesehen, so ist die Wildschutzzäunung innerhalb des Gehölzbestands zu führen, um diesen als Lebensraum zugänglich zu machen. D.h., dass Wildschutzzäune generell möglichst nahe an der Straße zu führen sind und Gehölzpflanzungen außerhalb zu situieren sind.
10. Sollten Solitäräume gepflanzt werden, so sind vorzugsweise feuerbrandtolerante hochstämmige Obstbäume (alte Sorten, insbesondere auch Steinobst und Nusssorten) zu verwenden.
11. Die geplanten Gewässerschutzanlagen sind naturnahe auszugestalten. Dazu ist im Umfeld des eigentlichen zentralen Retentionsraumes – als getrennter Lebensraum – eine Feucht- bzw. Röhrichtzone anzulegen. Die Gewässerschutzanlagen sind durch Bepflanzung mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen bestmöglich in die bestehende Landschaft zu integrieren (Landschaftsökologische Begleitpflanzung). Die Fahrtwege und Abstellflächen innerhalb der Gewässerschutzanlage sind mit wassergebundener Deckschicht auszuführen.
12. Steinschichtungen, welche im Trassenverlauf vorgesehen sind, sind aus Konglomerat bzw. Kunstkonglomerat herzustellen.
13. Die im gesamten Projektbereich verwendeten Beleuchtungseinrichtungen sind in Form von streulichtarmer Beleuchtung wie Natrium-Niederdruck-Dampflampen auszuführen.
14. Über das vom Baulos zu entfernende Aushubmaterial ist der Nachweis der Endablagerung zu erbringen. (Anmerkung: Nach den Bestimmungen des AWG behält auch Erdaushub seine "Abfallqualität" bis eine auch den Naturschutzinteressen entsprechende Ablagerung oder Verwendung nachgewiesen ist).
15. Die Konsensinhaberin hat längstens vor Baubeginn eine ökologische Bauaufsicht zu bestellen und die als Bauaufsicht bestellte Person bzw. Einrichtung umgehend schriftlich der Behörde bekannt zu geben.

Der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz hat im Zuge der Verhandlung Befund samt Gutachten erstellt, in dem er letztlich in Bezugnahme auf die seitens der Oö. Umweltschutzbehörde eingebrachten Stellungnahme wie folgt feststellt (Auszug aus der Verhandlungsschrift vom 01. April 2008):

"Die überregionale Auswirkung aus ökologischer Sicht der A8 besteht aus fachlicher Sicht darin, dass ein durchgehendes Migrationshindernis für diverse Wildtiere besteht. Es ist dem Sachverständigen bekannt, dass auch in der Naturschutzabteilung intensiv an der Wiederherstellung und Erhaltung sogenannter Wildkorridorwege gearbeitet wird, sodass aus fachlicher Sicht die heute gestellte Forderung der Oö. Umweltschutzbehörde nach Errichtung einer Grünbrücke nur unterstützt werden kann und im Abgleich dazu auf die Errichtung zusätzlicher Kompensationsmaßnahmen sowie der damit einhergehenden Erarbeitung von Planunterlagen verzichtet werden kann. Es ist vielmehr sinnvoll, diese Maßnahmen auf den Bereich des Wildkorridors zu fokussieren."

Seitens der Antragstellerin wurde zu den Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde wie folgt abschließend Stellung genommen (Auszug aus der Verhandlungsschrift vom 01. April 2008):

"Was die Forderungen betrifft, so ist ein mangelnder Konnex zur konkret beantragten Baumaßnahme festzustellen. Hierbei geht es ausschließlich um eine geringfügige Verbreiterung der bestehenden Anlage im Bestand und es sind die Eingriffe als minimal zu bezeichnen. Selbst das Gutachten des naturschutzfachlichen Amtssachverständigen geht nicht davon aus, dass durch die Maßnahme nachhaltig in den Naturhaushalt eingegriffen wird, weshalb die Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde als

überschießend zu bezeichnen sind. Insbesondere betrifft dies die Forderung nach Errichtung einer Wildquerung und den damit verbundenen Zulaufkorridoren. Es ist bei der Beurteilung des Sachverhaltes jedenfalls vom Ist-Zustand auszugehen und kann nicht die seinerzeitige Autobahnerrichtung und damit verbundene allfällige Unterbrechung von naturräumlichen Zusammenhängen zum Verfahrensgegenstand gemacht werden.

Ebenso sprechen wir uns gegen die Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen wie in Punkt 2. der Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde aus. Auch diese Maßnahme ist überschießend und stellt einen vom Gesetz gedeckten Ausgleich für den Eingriff durch die Baumaßnahme dar. Das Vorstehende gilt vollinhaltlich auch für Punkt 3. der Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde.

Am 08.04.2008 wurde im Zusammenhang mit der am 01.04.2008 durchgeführten mündlichen Verhandlung seitens der BH Grieskirchen, Naturschutzbehörde, eine Niederschrift, AZ. N10-206-2007, zur Generalsanierung der A8 Innkreisautobahn erstellt, in der der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz ersucht wird vorzuschlagen, welche Kompensationsmaßnahmen in welchem Umfang vorzusehen wären, um die durch die Rodung, den Straßenumbau und die Geländeänderungen eintretenden Eingriffe ausgleichen zu können. Überdies sollte aus fachlicher Sicht beurteilt werden, inwieweit die in der Verhandlungsschrift vom 01.04.2008 geforderten Auflagen der Oö. Umweltschutzbehörde gerechtfertigt sind.

Dazu führte der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz wie folgt aus:

"Wie in der Verhandlungsschrift vom 01.04.2008 bereits festgehalten, kommt es durch die geplanten Ersatzaufforstungen zu keinem quantitativen Flächenausgleich und für die verlorengegangenen Flächen sind auch keine anderweitigen, allenfalls qualitativ wirksamen Maßnahmen wie Landschaftselemente geplant oder vorgesehen. Derartige Landschaftselemente fehlen im gegenständlichen Projektbereich regional betrachtet weitestgehend (vgl. NaLa), sodass hier durchaus eine Aufwertung zu fordern wäre. In der Verhandlungsschrift wurde darauf hingewiesen, dass für die Wiederherstellung und Erhaltung der sogenannten Wildkorridorwege, wie sie von Oö. Umweltschutzbehörde gefordert wurde, im Abgleich dazu auf die Errichtung zusätzlicher Kompensationsmaßnahmen sowie der damit einhergehenden Erarbeitung von Planunterlagen verzichtet werden könnte.

Per E-mail vom 08.04.2008 wurde mir mitgeteilt, dass die Naturschutzbehörde auf Grund des bisherigen des Ergebnisses des Ermittlungsverfahren davon ausgeht, dass die Herstellung eines solchen Wildkorridors die ASFINAG als Antragstellerin nicht aufgetragen werden kann.

In der Folge ist aus naturschutzfachlicher Sicht von einem neuen Sachverhalt auszugehen und sind die zurückgestellten Kompensationsmaßnahmen auf Grund der zusätzlichen Versiegelung von ca. 6,5 ha belebbaren Bodens, wobei wiederum ein Großteil dieser Flächen als Gehölzgruppen anzusprechen sind, nunmehr nachträglich zu fordern.

Versiegelte Flächen werden in OÖ basierend auf einem Arbeitsübereinkommen der Landesstraßenverwaltung, Umweltschutzbehörde und den Fachabteilungen durch Ausgleichsflächen kompensiert. Da es sich hier um keinen Neubau handelt kann vom üblichen Verhältnis 1 : 2 abgerückt werden.

Die Auflagen im Naturschutzverfahren wären daher dahingehend zu ergänzen:

Für die verlorengegangenen belebbaren Flächen sind Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis von 1:1, das sind ca. 6,5 ha zu erbringen. Als Ausgleich können Strukturelemente, die im gegenständlichen Landschaftsbereich nur mangelhaft ausgebildet sind, wie Obstbaumzeilen, Streuobstwiesen und Hecken, Feuchtbiotope und Gehölzgruppen anerkannt werden.

Es ist noch vor Baubeginn eine Projektsergänzung mit detaillierter Angabe der Ersatzmaßnahmen in Parzellenschärfe mit einem Nachweis der rechtlich gesicherten Zugriffsmöglichkeit (Eigentum, Zustimmungserklärung des Grundeigentümers) vorzulegen.

Es wird erneut darauf hingewiesen, dass in Hinblick auf das vorhandene überregionale Defizit der Autobahn (Migrationshindernis) aus fachlicher Sicht eine geballte Kompensation aller (auch künftiger) Ausgleichsmaßnahmen und somit sämtlicher Ausbauabschnitte auf der A8) auf den einzigen fachlich noch argumentierbaren Wildtierkorridor im höchsten Maße sinnvoll und zweckmäßig erscheint.

Zusätzlich wurde ein Beweisthema gestellt. Inwiefern welche Kompensationsmaßnahmen vorzusehen wären, zutreffendenfalls in welchem Umfange, um die durch Rodung, den Straßenumbau und die Geländeänderungen eintretenden Eingriffe ausgleichen zu können. Dabei möge auch Bezug genommen werden, welche Forderungen (der OÖ. Umweltschutzbehörde; Einfügung des Unterfertigten) aus naturschutzfachlicher Sicht zu entsprechen wäre.

Zu den weiteren Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde wird wie folgt Stellung genommen:

Ad 4, 5, 6, 8, 9 10:

Diese Forderungen finden sich in den Auflagen des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz in weiterem Sinne wieder. Es handelt sich weitestgehend nur um andere Formulierungen.

Ad 7:

Aus der Erfahrung mit Großbaustellen handelt es sich hierbei um eine ausgesprochen sinnvolle Auflage, da im Zuge der Baumaßnahmen nicht spontan auf ökologisch relevante Flächen aus Unkundigkeit zugegriffen werden kann.

Ad 11:

Eine Rücksprache im Zuge der Verhandlung mit der Amtssachverständigen für Biologie, Mag. Leitner, ergab, dass eine Bepflanzung der eigentlichen Absetzbecken nachteilige Auswirkungen auf die Funktionalität erwarten lässt. Es wurde daher auf die Formulierung einer gesonderten Auflage verzichtet. Der erste Teil der Forderung im Umfeld der Gewässerschutzanlage als getrennten Lebensraum feucht bzw. Röhrichtzonen zu errichten ist sinnvoll und kann aus fachlicher Sicht unterstützt werden.

Ad 12:

Unter Umständen technisch nicht realisierbar. Diesbezüglich sind die Erfordernisse auf die statischen Verhältnisse abzustimmen.

Ad 13:

Eine billige und effiziente Maßnahmen zum Insektenschutz und daher zu begrüßen und zu übernehmen.

Ad 14:

Sofern die bestehenden Vorschriften im Oö. NSchG 2001 betreffend § 5 und § 10 eingehalten werden, nicht erforderlich.

Ad 15:

Eine Bauaufsicht zur Durchsetzung der geforderten Auflagen erscheint nicht zwingend erforderlich, da Projektunterlagen auf Parzellenschärfe verlangt werden. Die Bepflanzungsmaßnahmen können von jedem Gärtner vorgenommen werden. Erfahrungsgemäß kommt es allerdings gelegentlichen zur mangelhaften Aufgabenerfüllung, weil Auflagen nicht bekannt gemacht wurden. Es wäre stattdessen zu fordern: Die Auflagen sind der jeweils ausführenden Firma, insbesondere betreffend der Bepflanzung, nachweislich zur Kenntnis zu bringen."

Die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen als zuständige Naturschutzbehörde hat letztendlich mit Schreiben, AZ. N10-206-2007, vom 09.04.2008 der ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord, die naturschutzbehördliche Bewilligung für geländegestaltende Maßnahmen, die Rodung von Gehölzgruppen entlang der Straßenböschungen und den Umbau der A 8 Innkreisautobahn zwischen der Anschlussstelle Pichl bei Wels und der Anschlussstelle Meggenhofen, AB-km 19458 bis AB-km 31,033, auf einer Streckenlänge von insgesamt 11,5 km unter Einhaltung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen erteilt. Die Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde zur Schaffung eines ausreichend breiten "Wildkorridors" im Bereich der Anschlussstelle Meggenhofen als Vorleistung für den Bau einer "Grünbrücke" über die Autobahn und der Vorlage eines ökologischen Begleitprojektes für den nächstfolgenden Bauabschnitt von Meggenhofen bis Haag am Hausruck auf Höhe AB-km 32,2 bis AB-km 32,3 wurden als unbegründet abgewiesen.

2. Berufungsbegründung

Vorweg hält Oö. Umweltschutzbehörde ihre erhobenen Einwendungen sowie die gestellten Forderungen allesamt aufrecht.

Die Oö. Umweltschutzbehörde begrüßt, dass die Naturschutzbehörde ihre Entscheidung wie in der Begründung angeführt, auf die Bewilligungstatbestände des § 5 OöNSchG 2001 stützt, sofern nicht die §§ 9 und 10 anzuwenden sind. Diese Bewilligungstatbestände des § 5 umfassen im vorliegenden Fall die Ziffern 1 (Neubau und Umlegung von öffentlichen Straßen), Z. 14 (Rodung von Busch- und Gehölzgruppen) und Z. 15 (Geländegestaltende Maßnahmen). Da es sich zweifelsfrei um Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild handelt, die dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderlaufen (siehe Stellungnahme des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz und der Oö. Umweltschutzbehörde im erstinstanzlichen Verfahren), hat die Behörde gemäß §14 Z.2 in eine Interessensabwägung einzutreten.

Das Oö. NSchG. 2001 zielt in den Zielsetzungen des § 1 Abs. 2 auf vergleichbare Schutzgut-Tatbestände ab. Insbesondere die Ziele des *"ungestörten Wirkungsgefüges des Naturhaushaltes (Ablauf natürlicher Entwicklungen)"* der Ziffer 1, der Schutz natürlicher Lebensräume und Lebensgrundlagen der Ziffer 2, und *"die Vielfalt, Eigenart, Schönheit und der Erholungswert der Landschaft"* der Ziffer 3 korrespondieren mit den Zielfestlegungen anderer Gesetzesmaterien.

Im naturschutzfachlichen Gutachten in der Verhandlungsschrift vom 1.4.2008 attestiert der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz der *"durchgehenden Entfernung der Böschungsbepflanzungen ... mittelfristig jedenfalls als eine maßgebliche Störung des Landschaftsbildes, ... da dadurch auf die Länge von etwa 11 km die Autobahn wieder als technisches Element vordergründig in Erscheinung treten wird."* Der Sachverständige hält fest, dass es trotz nachfolgender Bepflanzung zu keinem quantitativen Flächenausgleich kommen wird und für die verloren gegangenen Flächen *"keine anderwärtigen qualitativ wirksamen Maßnahmen, wie Landschaftselemente (Heckenzüge, Obstbaumzeile, etc) geplant oder vorgesehen"* sind. Aus Sicht des Sachverständigen ist auch auf Grund des Mangels dieser Elemente im gegenständlichen Projektbereich eine Aufwertung durchaus zu fordern und eine Ballung ökologisch wirksamer Maßnahmen *"auf einen Bereich, in dem die Funktion des Naturhaushaltes nachhaltig aufgewertet werden kann, zweckmäßig."* Der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz unterstützt die Forderung der Oö. Umweltschutzbehörde nach Errichtung einer Grünbrücke samt umgebenden Leitstrukturen daher ausdrücklich. Im übrigen erstrecken sich die Forderungen des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz auf begleitende eingriffsmindernde und schadensminimierende Maßnahmen betreffend die geplanten Rodungen und die Eingriffe im Bereich der betroffenen Fließgewässer.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde hat damit der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz in seiner Einschätzung der Tragweite des (zusätzlichen) Eingriffs durch die geplante Sanierung und Erweiterung der A8 im gegenständlichen Abschnitt und der Notwendigkeit einer Ballung der eingriffsmindernden Maßnahmen im Bereich der Querung des Kobernaußerkorridors voll Rechnung getragen. Diese Einschätzung hat der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz in seinem ergänzenden Gutachten vom 8.4.2008 nochmals bekräftigt. Damit hat es in seinem Gutachten nicht nur eine zutreffende Einschätzung des Sachverhalts getroffen und das Anbringen der Oö. Umweltschutzbehörde bestätigt, sondern in seiner Beurteilung der Tragweite der geforderten Maßnahmen (Sicherung der Durchgängigkeit des Kobernaußerkorridors) auch Weitsicht und systematisches Denken bewiesen.

Auf Basis wildökologischer Studien, aber auch mit Bezug auf die Zielvorgaben der Landschaftsentwicklung (NALA) und die Fragen der Sicherung eines gebietseigenen Landschaftscharakters, muss dem substantiellen Eingriff durch die zu erweiternde A8-Trasse als international bedeutsamer Verkehrsachse eine substantielle Stärkung des querenden Kobernaußerkorridors als international bedeutsamen Wildkorridor und regionalbedeutsamen Landschaftsband zwingend gegenübergestellt werden.

Die Behörde irrt, wenn sie in der Niederschrift vom 8.4.2008 (ergänzendes naturschutzfachliches Gutachten) davon ausgeht, dass durch den Autobahnbestand *"derzeit kein Wildwechsel bestünde und folglich der von der Oö. Umweltanwaltschaft eingeforderte Wildkorridor der Antragstellerin nicht aufgetragen werden kann, weil diesbezüglich kein (neuer) Eingriff mehr gesetzt wird."* Zweifelsohne besteht schon jetzt durch die vorhandene Trasse eine substantielle Zerschneidung der Landschaft und somit auch eine erhebliche Trennwirkung durch die Autobahntrasse im Bereich des Kobernaußerkorridors. Ebenso unbestreitbar jedoch führen die geplanten Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen auch auf Grund der Fahrbahnverbreiterungen und der geplanten Neugestaltungen der Böschungsbereiche zu einer Verstärkung des Trenneffekts. Diese zusätzliche Trennwirkung wird durch die oben angesprochenen Eingriffe (vgl. oben angeführte Ausführungen des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz zu den Rodungen längs der Trasse) verstärkt.

Die Einwendungen der Konsenswerberin, dass es sich bei der Verbreiterung der A8 im gegenständlichen Abschnitt *"ausschließlich um eine geringfügige Verbreiterung der bestehenden Anlage im Bestand"* handle und *"die Eingriffe als minimal zu bezeichnen"* sind, widerspricht allein der Versiegelungstatbestand (Flächenverlust von ca. 13 ha).

Der Handlungsbedarf zur Überwindung dieser Trennwirkung und eine dafür abzuleitende Verpflichtung der Konsenswerberin begründet sich jedoch nicht nur auf den Zusatzeingriff, sondern auch auf gültige Planungsfestlegungen und organisatorische und rechtliche Festlegungen:

- Die RVS 04.03.12 "Wildschutz", Ausgabe 1.9.2007 wurde von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG und den Landesbaudirektionen der Länder ausgearbeitet und ist ab Erscheinen sofort im Bereich der Bundesstraßen anzuwenden. Die RVS stellt den Stand der Technik dar und gilt zur Anwendung an allen Straßen mit öffentlichem Verkehr von den Neu- und Ausbau.
- Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" des BMVIT (GZ.BMVIT-300.040/002-II/ST-ALG/2006). Nach den Festlegungen des Punktes 3.1. der RVS 04.03.12 gilt diese auch für Straßen, für die ein Nachrüstungsbedarf hinsichtlich Wildschutzeinrichtungen gemäß Vorgaben des BMVIT oder der zuständigen Landesverwaltung besteht.
- Das von der ASFINAG beauftragte Umsetzungskonzept des WWF "Strategische Planung für die Lebensraumvernetzung in Österreich" (PROSCHEK 1005) sieht die Querung der A8 auf Höhe von AB-km 32,2 und 32,3 als nunmehr mit höchster Priorität und von internationaler Bedeutung weiterzuverfolgende und ehestmöglich zu verwirklichende Querung.
- FFH-Richtlinie 92/43/EWG, art. 10 (verbindende Landschaftselemente zwischen Natura-2000-Gebieten), sowie Anhang II und Anhang IV
- Berner Konvention, 1983 (Grünes Netzwerk – emerald network); Hinterlegung der ratifikationsurkunde am 2.5.1983; das Übereinkommen ist gemäß Art. 19 Abs. 3 am 1.9.1983 in Kraft getreten.
- Bonner Konvention 1972 und 1983 (BGBl. Nr. 372/1983 idgF; 1983 in Kraft getreten, ratifiziert von Österreich 2005) (Artikel V den Erhalt eines Netzwerkes passender Habitate in passender räumlicher Beziehung zu den Wanderrouten der Wildtiere); Beschluss des Bundesrates vom 17.3.2005.
- Biodiversitätskonvention (1991; BGBl.Nr. 213/1995), Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 18.8.1994, gemäß Artikel 36 Abs. 3 für Österreich mit 16.11.1994 in Kraft getreten.
- Andere Übereinkommen über die biologische Vielfalt

- World Summit on Sustainable Development (WSSD)
- Convention on Biological Diversity (CBD)
- Pan-European Ecological Network (PEEN)
- Pan-European Biological and Landscape Diversity Strategy (PEBLDS)
- European Network of Biogenetic Reserves
- Large Carnivore Initiative for Europe

Darüber hinaus verweist die Oö. Umweltschutzbehörde auf die Vorabentscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes in Auslegung des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) vom 14.9.2006, Rechtssache C-244/05, in der im Zusammenhang mit der Trasse einer Autobahn als erforderlich erachtet wird, dass die Mitgliedstaaten keine Eingriffe zulassen, die die ökologischen Merkmale dieses Gebietes ernsthaft beeinträchtigen.

Die Behörde stellt in ihrer ausführlichen rechtlichen Würdigung des angefochtenen Bescheides fest, dass die eingeforderten Auflagen der Oö. Umweltschutzbehörde mangels rechtlicher Grundlage nicht durchsetzbar und daher als unbegründet abzuweisen sind.

Die Beurteilung der durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe und deren Auswirkungen auf das Landschaftsbild und den Naturhaushalt haben sich ausschließlich auf die anstehende Generalsanierung und den Umbau der Autobahn zu beschränken, nicht aber auf die durch den Bestand der A 8 Innkreisautobahn bereits gegebenen Eingriffswirkungen. Der Eingriff Autobahntrasse sei bereits rechtsgültig gesetzt und daher kommen die seitens der Oö. Umweltschutzbehörde angeführten Richtlinien nicht zum Tragen.

Die Behörde hat dabei außer Acht gelassen, dass die oben angeführten und von der Oö. Umweltschutzbehörde in der Verhandlung vorgebrachten dienstlichen und technisch-normativen Festlegungen für die Konsenswerberin und die vorgebrachten nationalen und internationalen rechtlichen Festlegungen für die Behörde bindend sind. Der Umstand, dass diese internationalen Verpflichtungen nur zum Teil ins österreichische Recht Eingang gefunden haben, entbindet die Naturschutzbehörde nicht, diese internationalen rechtlichen Regelungen und/oder Verpflichtungen in ihrem Verfahren zu berücksichtigen und zu würdigen. Die Beweisaufnahme und die rechtliche Begründung der Behörde ist daher unzureichend und mangelhaft.

Der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz führt in seinem ergänzenden naturschutzfachlichen Gutachten an, dass auf Grund des Umstandes, dass es sich um keinen Neubau, sondern lediglich die Sanierung eines bestehenden Autobahnteilstücks handelt, vom üblichen Kompensationsschlüssel 1:2 für neu versiegelte Flächen zu Ausgleichsflächen abgegangen werden könne. Bei einer Kronenverbreiterung von 24 m auf 30 m entspricht das zusätzliche Asphaltband durchaus einer Landstraße. Eine Reduktion des Kompensationsausmaßes von 1:2 auf 1:1 ermangelt jeglicher funktioneller qualitativer Begründung, da es für die verloren gegangene belebte Fläche irrelevant ist, ob sie einer Neuerrichtung oder einer Ausweitung von versiegelten Flächen zum Opfer gefallen ist.

Darüber hinaus sehen die Forderungen des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz keine Kompensation für die dauerhaft gerodeten Flächen (auf Grund der Neuausgestaltung der Querschnitte) vor.

Die Behörde kommt zum Schluss, dass bei Vorschreibung der vom Bezirksnaturschutzbeauftragten formulierten Auflagen die öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes, die allen anderen Interessen überwiegen, nicht verletzt werden.

Würde im gegenständlichen Fall eine bestehende Wasserkraftanlage erweitert und dabei z.B. das Stauziel erhöht werden, wären – im Fall der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des Projekts – notwendige Begleitmaßnahmen zur Wiederherstellung der Längsdurchgängigkeit des

Fließgewässerabschnittes außer Streit. Zweifelsohne würde dabei auf Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes und die Rahmenfestlegungen der Wasserrahmenrichtlinie verwiesen. Im gegenständlichen Ausbauvorhaben der A8 wird die Kronenbreite von 24 m auf 30 m erhöht. Es handelt sich somit um keine bloße Bestandssanierung, sondern einen Ausbau. Analog zu oben genanntem Sachverhalt im Wasserrechtsverfahren besteht durch die Bestimmungen des Oö. NSchG 2001 (Festlegungen des §1, insbesondere die Zielbestimmungen des Abs. 2), durch die Zielvorgaben der FFH-Richtlinie (insbesondere des Art. 10 und den geschützten Arten laut Anhang), durch die Festlegungen in internationalen, von der Republik Österreich ratifizierten Übereinkommen (insbesondere der Berner Konvention, der Bonner Konvention und der Biodiversitätskonvention) auch im Naturschutzverfahren die Verpflichtung und Notwendigkeit, die Durchgängigkeit der Landschaft und damit die Sicherung eines wesentlichen Aspekts ihrer ökologischen Grundfunktionalität wiederherzustellen und zu sichern.

Dieser Sachverhalt wird zusätzlich durch bestehende technische (RVS 04.03.12 "Wildschutz", Ausgabe 1.9.2007) und organisatorische (Dienstanweisung "Lebensraumvernetzung Wildtiere" des BMVIT (GZ.BMVIT-300.040/002-II/ST-ALG/2006) Festlegungen unterstrichen und für Bundesstraßen für verpflichtend erklärt.

Eine Abweisung der von der Oö. Umweltschutzbehörde erhobenen Forderungen zur Sicherung und Durchgängigmachung des Kobernaußerkorridors im gegenständlichen Autobahnabschnitt ist daher weder fachlich noch rechtlich rechtfertigbar. Vielmehr hätte die Behörde im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens den Sachverhalt ordentlich erheben und den nationalen und internationalen Bestimmungen entsprechend würdigen müssen. Auf dieser Basis hätte dann die Behörde in die Interessensabwägung nach §14 Oö. NSchG 2001 eintreten müssen.

Die Behörde hat jedoch unter Verweis auf den Bestand eines Eingriffs verabsäumt, fachliche und rechtliche Fragen des wildökologischen Verbunds und der Sicherung und Wiederherstellung regional und überregional bedeutsamer Wildtier- und Landschaftskorridore, wie dem hier vorliegenden Kobernaußerkorridor, zu prüfen und ihrer Entscheidung mit zu Grunde zu legen.

Hätte die Naturschutzbehörde I. Instanz alle angeführten Argumente und die in den Stellungnahmen der Oö. Umweltschutzbehörde aufgezeigten negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Landschaft im Umfeld und den Naturhaushalt auch im Konnex mit dem überregionalen Kobernaußer-Landschafts- und Wildkorridor durch die geplanten Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen an der A8-Innkreis Autobahn im gegenständlichen Abschnitt sorgfältig und detailliert gewertet und das Ausmaß der Beeinträchtigung der öffentlichen Interessen am Natur- und Landschaftsschutz entsprechend der Bedeutung auch der mittel- und langfristigen der negativen Auswirkungen des Vorhabens (Zerschneidungseffekt) gewertet und gewichtet, so hätte sie zum Schluss kommen müssen, dass das gegenständliche Sanierungs- und Ausbauprojekt in seiner gegenwärtigen Form (ohne entsprechende begleitende eingriffsmindernde und ausgleichende ökologische Maßnahmen) mit seinen gravierenden negativen Auswirkungen auch im Wege einer Interessensabwägung nicht bewilligungsfähig gewesen wäre. Die Behörde hätte deshalb den Einwendungen der Oö. Umweltschutzbehörde stattgeben müssen und dem Sanierungs- und Ausbauvorhaben des gegenständlichen Autobahnabschnittes in der gegenwärtig beantragten Form im Sinne des §14 Abs. 1 Oö. NSchG 2001 die Bewilligung versagen müssen.

Die Oö. Umweltschutzbehörde sieht die Lösung in einem gesamtheitlichen Ansatz, wo dem Ausbau einer starken Infrastrukturachse A8 die Sicherung eines starken, querenden Grün- und Wildkorridors von überregionaler Bedeutung (Kobernaußerkorridor) gegenübergestellt wird. Die nationale und internationale Bedeutung dieses Wild- und Landschaftskorridors wurde oben ausgiebig dargelegt.

Das Oö. NSchG 2001 hat zum Ziel, die heimische Natur und Landschaft in ihren Lebens- oder Erscheinungsformen zu erhalten, zu gestalten und zu pflegen und dadurch dem Menschen eine ihm angemessene bestmögliche Lebensgrundlage zu sichern. Insbesondere geschützt werden das ungestörte Wirkungsgefüge des Naturhaushaltes, der Artenreichtum der heimischen Pflanzen-, Pilz- und Tierwelt sowie deren natürlichen Lebensräume und Lebensgrundlagen sowie die Vielfalt, Eigenart, Schönheit und der Erholungswert der Landschaft.

Es wird die Ansicht vertreten, dass die Sanierung und der Ausbau einer bestehenden Autobahntrasse nicht zwingend mit den Zielsetzungen des Naturschutzes im Widerspruch stehen muss, es jedoch nicht sein kann bzw. darf, dass dadurch bestehende Zerschneidungen des Natur- und Landschaftsraumes verstärkt und überregional bedeutsame wildökologische Wanderkorridore von Arten mit teilweise europarechtlichem Schutzstatus dauerhaft durchtrennt werden.

3. Antrag

Unter Zugrundelegung der obigen Ausführungen beantragt die Oö. Umweltschutzbehörde daher die Behebung des erstinstanzlichen Bescheides der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 09. April 2008, GZ.: N10-206-2007 durch die Berufungsbehörde und die Abweisung des Vorhabens in der beantragten Form.

4. Ergänzende Anmerkungen

Auf Grund der im Rahmen des naturschutzrechtlichen Bewilligungs- bzw. Feststellungsverfahrens vorgebrachten Forderungen der Oö. Umweltschutzbehörde (Auflagenforderungen 1 bis 3) hinsichtlich der Errichtung einer Grünbrücke als Wildquerung der A8 und die Sicherung und Verbesserung von landschaftsökologischen Leitstrukturen im unmittelbaren Umfeld der geforderten Grünbrücke hat am Dienstag, 22.4.2008 eine Besprechung stattgefunden, an der Vertreter der ASFINAG, der Oö. Umweltschutzbehörde und die Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz der Bezirkshauptmannschaften Grieskirchen und Linz-Land stattgefunden. Bei dieser Besprechung ist grundsätzlich Einigung über die zukünftige Vorgangsweise bei eingriffsmindernden und begleitenden Maßnahmen im Rahmen der sukzessiven Sanierung und des Ausbaus der A8 erzielt.

Auf Grund der bisherigen Entwicklungen, insbesondere in puncto Raumordnung im Umfeld von 3 der insgesamt 4 möglichen Querungsbereiche für den Kobernaußer-Wild- und Landschaftskorridor, besteht zweifelsohne vorrangig die Notwendigkeit, die Grünflächen im unmittelbaren Umfeld des zukünftigen Wildquerungsbauwerks zu sichern und durch Gehölzstrukturen und Leitelemente aufzuwerten.

Aus Sicht der Konsenswerberin ist überdies eine Mitwirkung anderer Interessenten an einer Wildquerung, wie z.B. der Jägerschaft, des Naturschutzes, der Regionalentwicklung, u.a. an einer Umsetzung eines Wildquerungsbauwerks an der A8 im Bereich des Kobernaußer-Korridors notwendig.

Einvernehmlich wurde bei dieser Besprechung festgelegt:

- Konkretisierung des Auflagenpunktes 5 des erstinstanzlichen Naturschutzbescheides der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 09. April 2008, GZ.: N10-206-2007 für den Fall einer Berufungsvorentscheidung.
- Machbarkeitsstudie über die Errichtung eines Wildquerungsbauwerks an der A8 bei AB-km 32,2 bis 32,3
- Gespräche über Zeitrahmen und Umsetzungsplanung für die weiteren Sanierungs- und Ausbauabschnitte an der A8 und die dabei zu erwartenden ökologischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen

Angesichts des Umsetzungszeitplans für das gegenständliche Bauwerk und der oben angeführten Vereinbarungen könnte aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde eine Berufungsvorentscheidung auf Basis der am 22.4.2008 von Vertretern der ASFINAG und der Oö. Umweltschutzbehörde im Besonderen der Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz für die BH Grieskirchen und die BH Linz-Land einvernehmlich festgelegten Abänderung des Auflagenpunktes 5 des erstinstanzlichen

Naturschutzbescheides der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 09. April 2008, GZ.: N10-206-2007 erfolgen. Die akkordierte Abänderung des Auflagepunktes 5 lautet:

- 5. Für die verlorengegangenen belebbaren Flächen sind Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis 1:1, das sind ca. 6,5 ha zu erbringen. Als Ausgleich können Strukturelemente, die im gegenständlichen Landschaftsbereich nur mangelhaft ausgebildet sind, wie Obstbaumzeilen, Streuobstwiesen und Hecken, Feuchtbiotope, Gehölzgruppen und Gehölzzüge anerkannt werden.*

Die Flächen sind prioritär nördlich und südlich der Autobahn A8 Km 32+200 bis Km 32+300 (potentieller Grünbrückenstandort) sicherzustellen, und zwar in einem ca. 1 km breiten Korridor, wobei auf die Stellungnahmen der Oö. Umweltschutzbehörde (Abb. 4) Bezug genommen wird.

Bis 31.12.2008 ist der Behörde ein Maßnahmenkonzept vorzulegen, in welchem die für die Stärkung des Kobernaußerkorridors fachlich sinnvollen und verfügbaren Flächen dokumentiert sind. Ebenfalls Teil dieses Konzeptes hat ein zeitlicher Umsetzungsplan, mit den Fristen für die rechtliche Verfügbarkeit über diese Flächen und die darauf umzusetzenden Maßnahmen (wie z.B. Bepflanzungen) zu sein. Dieses Konzept ist vor Einreichung mit dem Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz und der Oö. Umweltschutzbehörde abzustimmen.

Für die Erfüllung der Auflagen wird eine Frist bis 31.12.2011 eingeräumt.

Bei Abänderung des erstinstanzlichen Naturschutzbescheides, Auflagepunkt 5 in der obern ausgeführten und zwischen ASFINAG und Oö. Umweltschutzbehörde akkordierten Weise würde die Oö. Umweltschutzbehörde im Fall der Berufungsvorentscheidung keine Vorlage bei der Berufungsbehörde beantragen.

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umweltschutzbeauftragte:

Dipl.-Ing. Dr. Martin D o n a t

Hinweis:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die Oö. Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.