

An die
Kommission d. Europäischen Gemeinschaften
zH des Kommissionspräsidenten
José Manuel Barroso
Rue de la Loi, 200
B-1049 Brüssel
BELGIEN

EINSCHREIBEN

Dr. Aldo Frischenschlager
Rechtsanwalt, Mediator (AVM, syst. FT)

Dr. Dieter Gallistl
Rechtsanwalt, Mediator (AVM, BAFM)
MAS, LL.M. (Europarecht)

Dr. Elfgund Frischenschlager
Rechtsanwältin, Mediatorin (AVM)
MAS (Mediation)

Mag. Angelika Heinzl-Handl
Angestellte Rechtsanwältin
dzt. Karenz

In Kooperation mit Rechtsanwältin
Mag. Maria Navarro

Linz, am 4.6.2007
LengGe/2 / / 6SB

Beschwerde

an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften
wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts

1. Beschwerdeführerin:

Gerda Lenger, Gemeinderätin der Landeshauptstadt von Oberösterreich Linz, Altstadt 22a, 4020 Linz

2. vertreten durch:

RAe Dr. Aldo Frischenschlager, Dr. Dieter
Gallistl, Dr. Elfgund Frischenschlager
Tel. 0732/777238, Fax DW 11
Landstraße 15
4020 Linz
Code S400939
Fax: 0732 / 777238-11

3. Staatsangehörigkeit:

Österreich

4: Geschäftssitz:

Altstadt 22a
4020 Linz
Österreich

5. Mitgliedstaat, der nach Ansicht des Beschwerdeführers das Gemeinschaftsrecht nicht beachtet hat:

Republik Österreich

6. Beschwerdegegenstand:

6.1. In Linz, Landeshauptstadt von Oberösterreich, ca. 200.000 Einwohner, ist eine Autobahn mit der Länge von 8,2 km geplant, nämlich die sogenannte „A26“, auch bezeichnet als "**Westring Linz**". Die Republik Österreich beabsichtigt, den Bau ohne vorhergehende Durchführung einer **Strategischen Umweltprüfung** vorzunehmen, und verletzt dadurch in mehrfacher Hinsicht Europäisches Recht.

6.2. Die für die Autobahn nun geplante Trasse quert folgende ökologisch sensible und wertvolle Regionen:

- Ø Das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“¹, Lebensraum von mehreren in Anhang II der Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie genannten Tieren und Pflanzen².
- Ø Das Wasserschutzgebiet Heilham in Zone 2 und Zone 3³.
- Ø der als Ensemble unter Denkmalschutz stehende Bergschlösslpark
- Ø die sogenannte „Linzer Pforte“, ein einzigartiger „Donaudurchbruch“, wird zerstört. Dabei handelt es sich um einen Durchbruch der Donau durch das Granitgestein der Böhmisches Masse, einem im Paläozoikum entstandenen Gebirgsmassiv in Mitteleuropa, das seither abgetragen und nicht von der alpinen Gebirgsbildung erfasst wurde. Der österreichische Anteil an der Böhmisches Masse umfasst das Wald- und Mühlviertel. In Oberösterreich wird die Böhmisches Masse über weite Strecken im Süden durch die Donau begrenzt. An wenigen Stellen „bricht“ die Donau durch die Böhmisches Masse, wie dies zB bei der „Linzer Pforte“ der Fall ist. Aus diesem Grund wurde das Gebiet der „Linzer Pforte“ vom Gemeinderat der Stadtgemeinde Linz auch als Grünland – Grünzug gewidmet, um es zu schützen.

6.3 Gemäß Verordnung des BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr.262/2006, sind im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie

¹ Verordnung der Oberösterreichischen Landesregierung, LGBl Nr 35/2000

² Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992

das Gemeindegebiet von Steyregg jeweils wegen PM 10 sowie das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz wegen Stickstoffdioxid als „belastete Gebiete“ (Luft) ausgewiesen.

Gemäß Immissionsgesetz Luft (IG-L) wurde 2002 eine Stuserhebung über Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub und Gesamt-Staub in Linz und Steyregg durchgeführt. Demnach sind die Hauptemittenten von PM10 - Feinstaub in Linz die voestalpine Stahl GmbH und der Verkehr. Ein Maßnahmenplan sieht unter anderem Maßnahmen im Verkehr vor.

Im Jahr 2004 wurde eine Stuserhebung über Grenzwertüberschreitungen von Stickstoffdioxid an der Station Linz - Römerberg durchgeführt. Der Verkehr im Stadtzentrum von Linz wurde als maßgeblicher Verursacher der Grenzwertüberschreitungen festgestellt und es wurde das Linzer Stadtzentrum als Sanierungsgebiet vorgeschlagen.

Im Jahr 2006 wurden betreffend Feinstaub/PM10 an allen Linzer Luftmessstationen mehr als die gemäß IG-L zulässigen 30 Grenzwertüberschreitungen/Messstation/Jahr gemessen.

6.4 Im Zeitraum von 1990 bis 2003 stiegen in Oberösterreich die CO² Emissionen im Bereich Verkehr um 90 % an, was sogar über dem Bundesdurchschnitt von 81, 8 % im selben Zeitraum liegt. Die Klimagasbelastung durch den Verkehr entwickelt sich genau konträr zu Österreichs Verpflichtungen beim Klimaschutz.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 2.4.2007 über den nationalen Plan zur Zuteilung von Treibhausgasemissionszertifikaten, den Österreich gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates übermittelt hat, entschieden, dass dieser nur dann genehmigt wird, wenn Österreich emissionsmindernde Modifikationen vornimmt, insbesondere die im Rahmen des Gemeinschafts-systems zuzuteilende Gesamtmenge um Zertifikate für 2,070094 Mio. t Kohlendioxid-äquivalent jährlich verringert.

³ Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich LGBl Nr. 132/2003

Trotz dieser alarmierenden Situation in Linz soll durch den Bau einer weiteren Autobahn mitten durch das Stadtgebiet der Verkehr weiter gesteigert werden, was die CO² Emissionen weiter erhöhen würde. Dies ist genau das Gegenteil dessen, wozu sich Österreich mit Unterzeichnung des Kyoto –Protokolls verpflichtet hat.

6.5. Zu prüfen ist, ob eine strategische Umweltprüfung aufgrund der Übergangsbestimmungen in Artikel 13 Abs. 3 der RL 2001/42/EG⁴ unterbleiben kann. Den Mitgliedsstaaten wurde die Verpflichtung zur Umsetzung der genannten Richtlinie bis spätestens 21.7.2004 aufgetragen. Als Übergangsbestimmung sieht die Richtlinie 2001/42/EG in Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 folgendes vor:

"Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Abs. 1, es sei denn, die Mitgliedsstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung."

6.6. Die Republik Österreich setzte die Richtlinie 2001/42/EG mit dem *Österreichischen Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich*⁵ - mit mehr als einjähriger Verspätung - in nationales Recht um. Hinsichtlich des Anwendungsbereiches der strategischen Prüfung bestimmt § 3 dieses Gesetzes hinsichtlich zusätzlicher Straßenzüge, dass

eine strategische Umweltprüfung nur dann vorzunehmen ist, wenn aufgrund von Gesetzesentwürfen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnisse gestrichen oder geändert werden.

Das nationale Recht stellt also auf formelle Kriterien ab. Dadurch ist aber die RL 2001/42/EG materiell nicht hinreichend umgesetzt. Die Richtlinie hat nämlich ihre Gültigkeit ausdrücklich auch für Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21.7.2004 liegt wenn sie mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden. Die namentliche Aufnahme eines geplanten Straßenzuges ohne detaillierten Plan ist aber eindeutig nur als förmlicher Vorbereitungsakt zu qualifizieren. Die Umsetzung erfolgte jedoch mehr als 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie, weshalb jedenfalls eine Standort – Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

⁴ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

⁵ BGBl. I Nr. 96/2005, kundgemacht am 12.08.2005

6.7. Aus den Materialien zur Richtlinie 2001/42/EG geht hervor, dass die Übergangsbestimmung im Prozess der Erlassung der Richtlinie mehrfach diskutiert und überarbeitet wurde. Im gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 25/2000 (ABl. C137/11 vom 16.5.2000) wurde für die Verpflichtung der Vornahme einer strategischen Umweltprüfung noch ausschließlich auf den ersten förmlichen Vorbereitungsakt abgestellt. Aufgrund der Abänderungen des Parlaments vom 6.9.2000 (ABl. C135/155 vom 7.5.2001) wurde aufgrund der Abänderung 23 folgender Wortlaut aufgenommen "*oder deren Annahme oder Vorlage später als 12 Monate nach diesem Zeitpunkt erfolgt*". In der Folge wurde die Frist von 12 Monaten auf 24 Monate in der endgültigen Fassung verlängert.

6.8. Am 23.6.2006 wurde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Anfrage gestellt, ob im Zusammenhang mit der Errichtung der A 26 eine strategische Umweltprüfung geplant ist⁶. In der Anfragebeantwortung vom 18.8.2006⁷ teilte der Bundesminister mit, dass dies nicht geplant sei, weil die A 26 bereits in einem Verzeichnis im Anhang zum Österreichischen Bundesstraßengesetz 1971 aufscheine. Der genaue Wortlaut im genannten Verzeichnis zum damaligen Zeitpunkt war "*A26 Linzer Autobahn Knoten Linz/Hummelhof (A7) – Knoten Linz/Urfahr (A7)*". Es gab nicht einmal annähernd konkrete Pläne für einen Trassenverlauf. Die Aufnahme der A 26 in das Verzeichnis im Anhang zum Österreichischen Bundesstraßengesetz kann daher höchstens einen "förmlichen Vorbereitungsakt" im Sinne des § 13 Abs. 3 der RL 2001/42/EG darstellen.

6.9. Unter der formalen Aufnahme der A 26 in das Verzeichnis im Anhang des Österreichischen Bundesstraßengesetzes 1971 ist keinesfalls die "Annahme" im Sinne des Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinie 2001/42/EG zu verstehen. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme der Kommission gem. Artikel 251 Abs. 2 lit. c des EG- Vertrages zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung des Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zur Änderung des Vorschlags der Kommission gem. Artikel

⁶ Österreichische parlamentarische Materialien 4425/J IIII.GP

⁷ Österreichische parlamentarische Materialien 4395/ABIII. GP

250 Abs. 2 EG- Vertrag hingewiesen (Celex 52000PC0636). Die Kommission führt darin aus:

"Die Richtlinie wird es ermöglichen, dass die wahrscheinlichen erheblichen Auswirkungen bestimmter Pläne und Programme auf die Umwelt bereits während ihrer Ausarbeitung und vor ihrer Verabschiedung festgestellt, beschrieben und bewertet werden können. In diesem Zusammenhang soll ein Umweltbericht erstellt werden, ferner sollen die betroffene Öffentlichkeit und Umweltbehörden informiert werden und die Möglichkeit zur Äußerung erhalten. (.....) Schließlich sind die Ergebnisse des gesamten Entscheidungsverfahrens zu berücksichtigen. Nach der **Annahme** des jeweiligen Plans oder Programms sind die betroffene Öffentlichkeit um die Umweltbehörden sowie alle an der Konsultation beteiligten Mitgliedsstaaten zu unterrichten."

Unter "Annahme" ist also ein Rechtsakt am Ende der Projektebene nach Durchführung aller Prüfungen, Untersuchungen und Öffentlichkeitsbeteiligungen zu verstehen.

Das Österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erklärte in der am 28.9.2006 kundgemachten Verordnung⁸ zur Sicherung des Baues der A 26 Linzer Autobahn im Bereich der Gemeinde Linz das aus den bezeichneten Lageplänen⁹ ersichtliche Gelände, das für die spätere Führung des Bundesstraße in Betracht kommt, zum Bundesstraßenplanungsgebiet. Ein genauer Verlauf der geplanten Autobahn ist durch diese Verordnung nicht fixiert, insbesondere da die Umweltverträglichkeitsprüfung noch ausständig ist und eine detaillierte Planung noch nicht möglich ist. Auch diese vorbereitende Verordnung stellt daher noch keine „Annahme“ im Sinne der RL 2001/42/EG dar.

Doch selbst wenn man diese Verordnung als Rechtsakt unter Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 der RL 2001/42/EG als „Annahme“ subsumiert, ist eine Strategische Umweltprüfung nach den Übergangsbestimmungen durchzuführen. Die genannte Verordnung wurde nämlich am 28.9.2006, also mehr als 24 Monate nach dem 21.7.2004 (den spätesten Zeitpunkt zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG) kundgemacht. **Artikel 4 Abs. 1 der RL 2001/42/EG ist daher anzuwenden, und eine strategische Umweltprüfung durchzuführen.**

6.10. Zur allgemeinen praktischen Umsetzung der RL 2001/42/EG in der Republik Österreich ist auszuführen, dass die bisherigen Erfahrungen im Verkehrsbereich gezeigt haben, "dass die strategische Umweltprüfung eher als eine Pflichtübung angese-

⁸ Verordnung BGBl II Nr. 367/2006

⁹ Planzeichen A26-VP2003-P14-G-1001-1, A26-WP2003-P14-G-1002-1 und A26-VP2003-P14-G-1003-1

hen wird, denn als erstzunehmendes Umwelt- und Planungsinstrument. Es geht bei der strategischen Umweltprüfung in der Form der Umsetzung in Österreich häufig nur um die "formale Absegnung" bereits "fertiger" Pläne und Programme und vollendeter politischer Entscheidungen. (...) Die meisten Umsetzungen beteiligen die Öffentlichkeit und Umweltbehörden erst, nachdem der Plan de facto bereits fertig ist, wenn also planerische und politische Grundsatzentscheidungen bereits gefallen sind. Das einzige, was in diesem Stadium des strategischen Umweltprüfungsprozesses noch aussteht, ist die formale "Annahme" durch die Behörde. Kurz vor dieser Annahme wird nach den meisten der dargestellten Umsetzungskonzepte der Plan oder das Programm der Öffentlichkeit zur Stellungnahme aufgelegt. Änderungen am Plan ergeben sich daraus in aller Regel nicht mehr. "(Raschauer, Wessely, Handbuch Umweltrecht 2006).

Diese allgemeine mangelnde Bereitschaft der Republik Österreich, die Richtlinie 2001/42/EG in einer Art umzusetzen, welcher ihre Zielsetzungen gerecht werden würde, zeigt sich im Konkreten bei der Planung der A 26. Hier lehnt die Bundesregierung die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung mit der die ökologischen Zielsetzungen der Europäischen Union missachtenden Begründung ab, die A 26 scheinbar bereits im Anhang des Verzeichnisses zum Bundesstraßengesetz 1971 formal auf.

Durch das gemeinschaftsrechtswidrige Unterlassen der Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung versäumt es die Republik Österreich, Alternativen oder die "Null-Variante" zum geplanten Bau des Westringes einer hinreichenden Prüfung zu unterziehen. Dadurch vereitelt die Republik Österreich den Zweck der RL 2001/42/EG.

7. Die Republik Österreich verstößt gegen folgende Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts:

- Ø Verletzung der Richtlinie 2001/42EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme und in Folge dessen
- Ø Verletzung der Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie, Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992) durch unzureichenden Schutz von FFH-Gebieten und potenziellen FFH-Gebieten in Österreich im Zuge der Straßenplanung der "A 26" in Gebieten des Naturschutzgebietes Urfahr Wänd, des als En-

semble unter Denkmalschutz stehenden "Bergschlösslparkes" und im Wasser-
schutzgebiet Heilham in Zone 2 und Zone 3.

8. Vertraulichkeit:

Ich ermächtige hiermit die Kommission, bei ihren Kontakten mit den Behörden der
Republik Österreich meine Identität zu offenbaren.

Linz, am 4.6.2007

Gerda Lenger

vertreten durch:
RAe Dr.AldoFrischenschlager,Dr.Dieter
Gallistl,Dr.Elfgund Frischenschlager
Rechtsanwälte