



Corporate Services

Abteilung CS 3 - Recht und Koordination

30/SN-171/ME XXII. GP - Stellungnahme zu Entwurf gescannt



Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Telefon: 71162-7400  
Telefax: 71162-7499

Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. 17960/22-CS3/04 DVR 0000175

An das  
Bundesministerium für  
Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft

E-Mail: [Abteilung.51@lebensministerium.at](mailto:Abteilung.51@lebensministerium.at)

Wien, am 30. Juni 2004

Betrifft: Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) und des Bundes-Verfassungsgesetzes (UVP-G-Novelle 2004), Entwurf

Bezug: BMLFUW-UW.1.4.2/0011-V/1/2004

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zum o.g. Betreff wie folgt Stellung:

**Seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde wird folgendes festgehalten:**

Anlässlich des gegenständlichen Novellierungsvorhabens wird wiederholt darauf hingewiesen, dass im § 19 des UVP-G 2000 die Parteistellung, die Rechtsmittelbefugnis sowie das Recht auf Erhebung von Höchstgerichtsbeschwerden auch für die mitwirkenden Behörden normiert werden sollte. Die Erfahrungen aus bereits konzentriert durchgeföhrten Verfahren haben nämlich gezeigt, dass – insbesondere wenn Bezirksverwaltungsbehörden zuständige Behörde sind (vgl. § 39 Abs. 2 des Entwurfs) – den luftfahrtsspezifischen Interessen nicht ausreichend Rechnung getragen wurde und somit eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt zu besorgen war. Derartige Auswirkungen der konzentrierten Verfahren können wirkungsvoll nur durch Normierung einer Parteistellung und Rechtsmittelbefugnis für die mitwirkenden Behörden vermieden werden.

**Zu der vorliegenden Novelle:**

**Zu Anhang 1 Z 14:**

Der in **Spalte 1 lit. d und Spalte 3 lit. q** vorgesehenen „**Prognosezeitraum von 5 Jahren**“ verstärkt die bereits auf Grund der derzeit geltenden Rechtslage gegebene Rechtsunsicherheit bei

Flugplatz-Änderungsverfahren noch weiter. Diese Rechtsunsicherheit ergibt sich auf Grund der Tatsache, dass nur in den seltensten Fällen „Änderungen von Flugplätzen“ die Ursache für eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen sind. Die Entwicklungen des Luftverkehrs unterliegen vielmehr sehr großen – von unterschiedlichsten Faktoren abhängigen und sehr schwer vorhersehbaren – Schwankungen. Die Frage, ob durch ein Flugplatzänderungsvorhaben tatsächlich eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen bedingt wird, kann somit nur durch ein Sachverständigengutachten im Rahmen eines Feststellungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 abschließend und für alle Parteien und Beteiligten nachvollziehbar und rechtsverbindlich geklärt werden. Es müsste somit im Sinne der Rechtssicherheit – um spätere Anfechtungen und Behebungen von Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheiden zu vermeiden – vor jedem Flugplatz-Änderungsverfahren ein Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt werden. Dies widerspricht jedoch eindeutig dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung und dem gebotenen Grundsatz der Verwaltungseffizienz. Diese bereits jetzt gegebene Situation würde durch die Festlegung eines „Prognosezeitraumes von 5 Jahren“ noch verschärft werden. Im Vergleich zu den meisten anderen vom UVP-G 2000 umfassten Vorhaben sind die Flugplatz-Änderungsvorhaben somit benachteiligt, da eine von vornherein klar definierte Abgrenzung zwischen UVP-pflichtigen Verfahren und den übrigen Verfahren fehlt und Rechtssicherheit letztlich nur durch Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 erlangt werden kann. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass das Abstellen auf die Anzahl von Flugbewegungen als Maßstab für die UVP-Pflicht grundsätzlich problematisch ist. Das bloß faktische Erreichen der als Schwellenwert festgelegten Anzahl von Flugbewegungen ist nämlich für sich alleine noch kein ausreichender Grund zur Durchführung einer UVP. Vielmehr muss zwischen den beantragten Maßnahmen und dem Erreichen von gesetzlich vorgegebenen Schwellenwerten ein kausaler Zusammenhang als gesichert angenommen werden können. Dies wird jedoch dann nicht der Fall sein, wenn auch andere mögliche Ursachen dazu beitragen können, dass es zu entsprechenden Veränderungen in der Anzahl der Flugbewegungen kommt. Die Durchführung einer UVP auf Grund dieses Tatbestandes ist somit schlicht und einfach nicht exekutierbar, da – wie bereits oben erwähnt – die Entwicklungen des Luftverkehrs sehr großen, von unterschiedlichsten Faktoren abhängigen Schwankungen unterliegen und daher ein eindeutiger Kausalitätszusammenhang auch in einem Feststellungsverfahren nicht herzustellen sein wird. Die Internationale Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) geht daher auch davon aus, dass der relevante Maßstab für die Kapazitätsentwicklungen eines Flugplatzes das jeweilige Pistensystem (Anzahl und Lage der Piste(n)) ist. Die Beurteilung von Umweltauswirkungen eines Flugplatz-Änderungsvorhabens ist daher im Hinblick auf Exekutierbarkeit und Rechtssicherheit nur durch ein Abstellen auf das Pistensystem möglich und sinnvoll. Durch eine derartige klare Regelung (wie zB auch in Z 14 Spalte 1 lit. b und c vorgesehen) könnten die oben erwähnten Rechtsunsicherheiten und aufwändigen Verwaltungsverfahren vermieden werden.

Schließlich ist anzumerken, dass es durch die Einführung eines prozentualen Schwellenwertes (relativer Parameter) einerseits zu einer Gleichheitswidrigkeit und andererseits zu groben Wettbewerbsverzerrungen und somit zu einem Verstoß gegen die gemeinschaftsrechtlichen Prinzipien kommen würde, da gleichartige Maßnahmen – sofern überhaupt ein Kausalzusammenhang zu einer Steigerung der Flugbewegungen hergestellt werden kann – nicht auch in gleicher Weise zu einer UVP-Pflicht führen, sondern dies von der Größe des jeweiligen Betriebsumfanges abhängt. Die Ungleichbehandlung und Diskriminierung wird durch eine unterschiedlich lange Verfahrensdauer (zB Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000) und unterschiedliche Verfahrenskosten bei aus luftfahrtrechtlicher Sicht gleichem Sachverhalt bedingt.

Es wären somit die Z 14 Spalte 1 lit. d und Spalte 3 lit. g ersatzlos zu streichen.

Zu **Spalte 3** ist bezüglich des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** anzumerken, dass es auf Grund der bundesverfassungsrechtlichen Kompetenzlage weder von den Luftfahrtbehörden noch von den Flugplatzhaltern beeinflussbar ist, ob Siedlungsgebiete bis dicht an die Flugplatzgrenzen geplant werden. Die Festlegung von Siedlungsgebieten unterliegt vielmehr der Kompetenz der Länder und (im Rahmen der örtlichen Raumplanung) der Kompetenz der Gemeinden. Es ist daher in höchstem Maße unsachlich, dass es zwar einerseits den Ländern unbenommen bleiben soll, das Entstehen von Siedlungsgebieten bis dicht an die Flugplatzgrenzen zu ermöglichen, aber andererseits die überörtlichen Infrastruktureinrichtungen einseitig mit aufwändigen UVP-(Feststellungs-)Verfahren belastet werden - ohne dass vom Bund oder den Flugplatzhaltern die Siedlungspolitik der Länder beeinflusst werden kann. Es wären daher die schutzwürdigen Gebiete der **Kategorie E** in der Z 14 Spalte 3 ersatzlos zu streichen.

Zu **Spalte 3 lit. e** ist anzumerken, dass die als Schwellenwert angegebene Pistengrundlänge von 1 050 m weder sachlich begründbar noch von der UVP-Richtlinie abgedeckt ist und somit eine willkürliche Festlegung darstellt. Dasselbe gilt auch für die **lit.f**.

Generell zur **Spalte 3** ist anzumerken, dass auch diese einerseits zu einer Gleichheitswidrigkeit und andererseits zu groben Wettbewerbsverzerrungen und somit zu einem Verstoß gegen die gemeinschaftsrechtlichen Prinzipien führt, da gleichartige Maßnahmen nicht auch in gleicher Weise zu einer UVP-Pflicht führen. Eine UVP-Pflicht hängt vielmehr vom „Zufall“ ab, wo der betreffende Flugplatz gelegen ist. Die Ungleichbehandlung und Diskriminierung wird durch eine unterschiedlich lange Verfahrensdauer (zB Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000) und unterschiedliche Verfahrenskosten bei aus luftfahrtrechtlicher Sicht gleichem Sachverhalt bedingt.

#### **Seitens der Gruppe Schiene wird wie folgt Stellung genommen:**

Die vorgesehene Novellierung des UVP-G 2000 betrifft einerseits die Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie und andererseits die ersatzlose **Streichung des 3. Abschnittes**, der bislang die Besonderheiten von im Bundesinteresse gelegenen Verkehrsträgern entsprechend berücksichtigt.

Auch wenn ein konzentriertes Genehmigungsverfahren bei punktförmigen Anlagen ganz erhebliche Vereinfachungen für alle Betroffenen mit sich bringt, so sind diese Vorteile bei linienförmigen Vorhaben meist nicht gegeben, weil im Zuge einer längeren Trasse jeweils örtlich vollkommen unterschiedliche Problemstellungen aufgeworfen werden und alle Fragen des konzentrierten Genehmigungsverfahrens unter Beziehung von vielen Personen und Institutionen behandelt werden, die gar kein örtliches Naheverhältnis zu dieser Problemstellung haben. Dies hat sich auch bereits in der Vergangenheit gezeigt und wird etwa aus eben diesem Grund im vorliegenden Entwurf klargestellt, dass zB die Enteignungsverfahren grundsätzlich nicht der Konzentrationswirkung unterliegen sollen.

Zum **unverhältnismäßigen Administrationsaufwand** bei derartigen **unüberschaubaren Großverfahren** kämen noch die Nachteile aus der **erheblichen Verzögerung** jeweils bis zur Fertigstellung der Einreichplanung, der Trassensicherung und der Rechtskraft der Entscheidung

hinzu. Aus der vorgesehenen Gleichschaltung von Linienvorhaben mit gewerblichen Anlagen sind daher **keine Vorteile**, dafür aber **erhebliche Nachteile** zu erwarten.

Unter Berücksichtigung dieser Nachteile, der unklaren finanziellen Auswirkungen und der Tatsache, dass die vorgesehene Novelle noch zusätzliche Anpassungen von Materiengesetzen voraussetzt, die zwar dem Grunde nach vollkommen unbestritten sind, zu deren Inhalt aber noch keine Vorstellungen existieren, wird die radikale Maßnahme der ersatzlosen Streichung des 3. Abschnittes vom Grundsatz **her abgelehnt**, weil kaum ersichtlichen Vorteilen ganz gewaltige Nachteile gegenüber stehen.

Aus den Erläuterungen und dem Vorblatt ist klar ersichtlich, dass auch eine bloße Anpassung des § 24h (insbesondere des Abs. 5) UVP-G 2000 zur Herstellung der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit vollkommen ausreichen müsste. Dieser Lösung wäre daher auch aus der Sicht der raschen und umweltgerechten Errichtung von Verkehrsträgern klar der Vorzug einzuräumen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird daher bei der Ausarbeitung der zur Erstellung des **Ministerratsentwurfs erforderlichen Anpassungen** in § 24h UVP-G 2000 das erforderliche Fachwissen zur Verfügung stellen und an einer zielführenden Lösung mitarbeiten.

Im Detail wird hiezu ausgeführt:

Die Eisenbahnunternehmen (ÖBB, BEG, HL-AG oder Wiener Linien GmbH & Co KG) haben in der Vergangenheit immer erklärt, dass für die Genehmigung von Eisenbahninfrastruktur von einer Verfahrenskonzentration keine Vorteile zu erwarten wären. Begründet wurde die Andersartigkeit gegenüber einzelnen Anlagen zB damit, dass aufgrund der Länge der Vorhaben Planung und Errichtung hinsichtlich der Details in aller Regel parallel erfolgen, und daher im Planungs- und Genehmigungsprozess nur sichergestellt werden muss, dass die einzelnen Schritte (Planung, Genehmigung, Ausschreibung, Errichtung) jeweils fristgerecht abgeschlossen werden können. Die Eisenbahnunternehmen haben bis zuletzt betont, dass sich an dieser Einschätzung nichts geändert hat. Da die Parteistellung im UVP-G 2000 ohnehin unabhängig von der Frage geregelt wird, nach welchem Gesetz ein Detailgenehmigungsverfahren durchgeführt wird, sind auch für die Parteien eines UVP-Verfahrens keine Vorteile daraus zu gewinnen, dass ein „konzentriertes Verfahren“ durchgeführt wird. Auch die Aufgabe von Spezialisierung und Arbeitsteiligkeit bei gleichzeitiger Überfrachtung des Ermittlungsverfahrens mit Details, die für Dritte in der Regel vollkommen unterinteressant sind, bietet keine wirklichen Vorteile (sofern ein Projektwerber Vorteile darin sähe, dass die Dritten durch ein überfrachtetes Verfahren überfordert werden, so hätte dies wohl nicht zur Folge, dass Einwendungen ausbleiben, sondern werden in aller Regel Einwendungen gebracht, die bei entsprechender Übersichtlichkeit des Verfahrens überhaupt ausgeblieben wäre). Sinn und Zweck eines Behördenverfahrens sollte wohl sein, die erforderlichen Ermittlungen unter Wahrung der Rechte Dritter so rasch als möglich durchzuführen, dass Vorhaben, die den Genehmigungsvoraussetzungen entsprechen, so rasch als möglich diese Genehmigung auch erhalten. Verhindert werden sollten lediglich Vorhaben, die den Genehmigungsvoraussetzungen nicht entsprechen. Die Verpflichtung zur Durchführung eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens als Selbstzweck und der daraus folgende Grundsatz, durch überbürokratisierte Verfahren sämtliche Genehmigungen für Hochleistungsstrecken grundsätzlich zu verzögern, wird abgelehnt.

Es liegt auf der Hand, dass sich die **Planungstiefe** erheblich unterscheiden wird, ob entweder nur die Frage der Umweltauswirkungen oder darüber hinaus auch die Frage der Genehmigungsfähigkeit (etwa zumindest der Lage nach) eines ganzen Bauvorhabens zu

beurteilen ist. Selbst wenn etwa im Eisenbahngesetz eine im Hinblick auf die Planungsvoraussetzungen an das Trassenverordnungsverfahren angenäherte Grundsatzgenehmigung (der Entwurf lässt Anpassungen anderer Gesetze vollkommen offen, weist aber auf die Notwendigkeit derartiger Anpassungen hin) vorgesehen würde, wäre davon auszugehen, dass im Vergleich zum derzeitigen Verfahrensprozedere die Antragstellung und die Öffentlichkeitsbeteiligung erst in einem späteren Planungsstadium erfolgen können. Wenn im Rahmen der UVP Tatsachen hervorkommen, die eine Anpassung der Trassenführung erfordern, wäre aufgrund der höheren Detaillierung mit wesentlich bzw. unvertretbar höherem verlorenem Planungsaufwand zu rechnen. Der bisher oft zitierte Vorteil bei der Trassen-UVP, dass Ergebnisse des UVP-Verfahrens zu einer Anpassung des Projektes im Sinne einer Projektsverbesserung eben ohne enormen verlorenen Planungsaufwand genutzt werden konnten, wird dadurch einfach beseitigt. Anpassungen des Projektes werden Projektwerber in Hinkunft wohl nur mehr dann vornehmen, wenn ansonsten das Projekt überhaupt nicht genehmigungsfähig wäre, aber nicht mehr wie jetzt zwischen mehreren aus wirtschaftlicher Sicht in etwa gleichwertigen Alternativen eine für die Umwelt und die Anrainer günstigere Alternative wählen können.

Auch der Vorteil für die Unternehmen, in mehreren kleineren Planungsschritten auf die bereits erteilten Genehmigungen aufbauen zu können, dabei technisch schwer kalkulierbare Risiken so rasch als möglich durch Genehmigungen abzudecken und jeweils zum gegebenen Zeitpunkt die jeweils erforderlichen Genehmigungen einzuholen bzw. die Planung für Detailgenehmigungen für einzelne Materien erst dann zu beginnen, wenn die hiefür geltenden erforderlichen Grundlagen nach anderen Materiengesetzen bereits abschließend behördlich erledigt wurden (also das **Zerlegen in viele kleine, aber überschaubare Detailfragen**, diese Detailfragen jeweils einer zufriedenstellenden Lösung zuführen, bis am Ende die hervorgekommenen Probleme so weit als möglich gelöst sind), würde eingeschränkt, weil auch bei einer Aufteilung in eine Grundsatzgenehmigung und Detailgenehmigungen im Rahmen der Grundsatzgenehmigung schon zu viele Details behandelt werden müssen.

Vollkommen unberücksichtigt lässt der Begutachtungsentwurf auch, dass infolge der aufgezeigten Komplexität des Planungs- und Genehmigungsprozesses von Hochleistungsstrecken für jeden mit der Materie befassten vollkommen klar ist, dass ein einzelnes konzentriertes Genehmigungsverfahren in der Regel ohnehin gar nicht in Frage kommt. In der Praxis wird es daher lediglich dazu kommen, dass einem (gegenüber der Trassenverordnung später beginnenden und überladenen) Grundsatzgenehmigungsverfahren zahlreiche Detailgenehmigungsverfahren nachfolgen werden. Die wesentlichen Änderungen bestehen somit darin, dass die Zuständigkeit für die Detailgenehmigungen von den bisherigen Spezialisten auf eine andere Behörde übergehen und **zusätzlicher Administrationsaufwand** für die einzelnen Detailgenehmigungsverfahren sowohl bei dieser Behörde als auch beim Projektwerber und den sonstigen Parteien erzeugt wird.

Für die Eisenbahnunternehmen ergeben sich dadurch zusätzliche Nachteile, dass die **Trassensicherung** mit Einleitung des UVP-Verfahrens im konzentrierten Genehmigungsverfahren zu spät kommen würde. Wenn weiterhin eine Trassensicherung und damit eine **Eindämmung der Spekulation mit Grundstücken** im Trassenbereich als zweckmäßig angesehen wird, bliebe zwar die Möglichkeit der Beibehaltung der zusätzlichen Trassenverordnung. Eine Trassensicherung als Eigentumsbeschränkung kann aber in verfassungskonformer Weise nicht ohne grundsätzliche Prüfung verfügt werden. Als Endergebnis käme zu den bisherigen Verfahren lediglich zusätzliche Verfahren hinzu, wobei nicht auszuschließen ist, dass im Rahmen dieses Trassensicherungsverfahrens eine zusätzliche strategische Umweltprüfung gefordert würde. Ganz egal, ob mit oder

ohne SUP, wäre hieraus alles andere als eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren insgesamt zu erwarten.

Die Novelle sieht weiters für Hochleistungsstrecken künftig einen **zusätzlichen Instanzenzug** an den Umweltsenat vor (zum vorgesehenen Weisungsrecht des Umweltsenates an ein Oberstes Organ des Bundes wird weiter unten eingegangen). Für eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren bedeutet dies, dass der Bescheid nicht wie bisher mit Erlassung rechtskräftig ist, nur mehr eine Anfechtung beim VwGH möglich ist und die Eisenbahnunternehmen daher sofort mit der Errichtung beginnen können, sondern dass zuvor zusätzlich das ganz leicht einzubringende Rechtsmittel der Berufung an den Umweltsenat möglich ist. Die Möglichkeit der Anrufung des VwGH nach der Entscheidung des Umweltsenates bleibt natürlich weiterhin bestehen.

Der Umweltsenat selbst ist eine nicht ständig arbeitende, sondern nur im Bedarfsfall zusammen tretende Behörde, deren Mitglieder über sämtliche Bundesländer verstreut sind; dementsprechend „rasch“ wären Entscheidungen in zweiter Instanz zu erwarten. Grundsätzlich ist daher davon auszugehen, dass sich durch die zusätzliche Instanz vor Beginn der Bauarbeiten eine **Verzögerung von zumindest eineinhalb Jahren** ergeben wird. Diese Dauer ergab sich zumindest bei komplexeren punktförmigen Vorhaben. Bei Linienvorhaben ist eher von einer noch längeren Verzögerung auszugehen. Verschärfend ist hiebei zu berücksichtigen, dass in einigen Entscheidungen des Umweltsenates – im Gegensatz zur ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes – davon ausgegangen wurde, dass der Prüfungsumfang der Berufungsbehörde nicht auf jene Bereiche einschränkt ist, bei denen die Berufungswerber ein „Mitspracherecht“ haben (bzw. überhaupt betroffen sein können), sondern davon ausgeht, dass der Umweltsenat auch bei unbegründeten, wenngleich an sich zulässigen Berufungen eine neue Entscheidung fällen muss (wohl vergleichbar einer Sukzessivkompetenz), bei der lediglich die bisherigen Ermittlungsergebnisse der ersten Instanz verwertet werden. Im Gegensatz dazu ist die Prüfung durch den Verwaltungsgerichtshof aufgrund des Neuerungsverbotes des § 41 Abs. 1 VwGG im Wesentlichen auf Fragen beschränkt, die vom Beschwerdeführer bereits im Verfahren vorgebracht wurden. Beim Umweltsenat hingegen ist auch ein zeitaufwändiges ergänzendes Ermittlungsverfahren nicht ausgeschlossen. Die durch die Organisation der zweiten Instanz **zu erwartende Verzögerung ist daher nach oben hin offen**.

Die Erläuterungen stellen darüber hinaus lediglich fest, dass die vorgesehene Systemänderungen von „**Anpassungen in den einschlägigen Materiengesetzen** (Bundesstraßengesetz, Hochleistungsstreckengesetz) zu begleiten“ wären, „die in diesem Entwurf noch nicht enthalten“ seien. Es fällt schwer, die Auswirkungen einer Novelle zu beurteilen, wenn einerseits klar gestellt wird, dass zusätzlich zu den vorgesehenen Änderungen aufgrund der aufgeworfenen Probleme weitere Änderungen zwar **unbedingt erforderlich** sind, aber noch keine Vorstellungen existieren, wie diese durch die Novelle aufgeworfenen Probleme gelöst werden sollen. Fraglich ist insbesondere, wie die erforderlichen Anpassungen in den anderen Materiengesetzen (es findet sich nicht einmal eine Aussage, **welche** Materiengesetze angepasst werden müssten) unter Berücksichtigung der Vorgabe, dass die Änderung des UVP-G 2000 kurzfristig in Kraft treten sollen, nach Durchführung eines ordentlichen Begutachtungsverfahrens noch rechtzeitig erfolgen sollen.

Hinsichtlich der **finanziellen Auswirkungen** wird auf Seite 2 des Vorblattes lediglich festgehalten, dass es beim Bund zu einem „geringen Mehrbedarf an Personal“ kommen wird. Im Gegensatz dazu wird im Allgemeinen Teil der Erläuterungen unter Finanzielle Auswirkungen Punkt C ohne

GZ. 17960/22-CS3/04

Ansatz einer Begründung behauptet, durch das konzentrierte Verfahren für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken sei insgesamt mit „merklichen Einsparungen“ zu rechnen. Es ist jedenfalls nicht nachvollziehbar, wie ein unbestritten Mehrbedarf (wohl eher: erheblicher Mehrbedarf) an Personal zu „merklichen Einsparungen“ führen soll. Diese Behauptung wäre daher wohl durch eine der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung von finanziellen Auswirkungen neuer rechtsetzender Maßnahmen entsprechende Aufstellung der Differenz der bisher erforderlichen Tätigkeiten und der künftig zu erwartenden Tätigkeiten im Sinne des §14 des Bundeshaushaltsgesetzes nachzuweisen oder (was eher zu erwarten wäre:) zu falsifizieren.

In verfassungsrechtlicher Hinsicht ist anzumerken:

Die Bestimmung sieht vor, dass die „Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen- und Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Genehmigung solcher Vorhaben“, in Gesetzgebung und Vollziehung in die Kompetenz des Bundes fallen.

Diese Formulierung ist offensichtlich von der Regelung des Art. 11 Abs. 1 Z 7 B-VG und diese wiederum von Art. 11 Abs. 2 B-VG übernommen worden. Im Gegensatz zu Art. 10 B-VG wird durch Art. 11 Abs. 2 B-VG lediglich die Gesetzgebungskompetenz, nicht aber die Vollzugskompetenz geregelt. Im Bereich der Regelung der Gesetzgebungskompetenz allein hat das Kriterium „soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird“ völlig andere Gesichtspunkte als im Bereich der Regelung von Gesetzgebungs- und Vollzugskompetenz. Nach der vorgesehenen Formulierung könnte die Vollzugskompetenz des Bundes auch nur auf jene Bereiche einschränkend gesehen werden, für die ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird. Eine Vollzugskompetenz für jene Bereiche, in denen ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als nicht vorhanden erachtet wird also jene Bereiche, in denen das UVP-G 2000 dynamisch auf die materiellen Bestimmungen der unterschiedlichen Landesrechte, wie zB die jeweiligen Naturschutzgesetze, verweist), wäre dann als nicht gegeben anzunehmen. Diese einschränkende Interpretation würde lediglich die Bundesvollzugskompetenz der vorgesehenen zusätzlichen Genehmigungskriterien nach § 17 UVP-G 2000 bewirken, nicht aber für jene Bereiche, in denen der Bundesgesetzgeber in § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 dynamisch auf die landesgesetzlichen Bestimmungen verweist. Eine derartige Kompetenzverteilung ergibt sich aber wohl bereits aus den bestehenden verfassungsrechtlichen Bestimmungen.

Die Festlegung in Art. 11 Abs. 7 B-VG, dass der Umweltsenat künftig „im übrigen sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne der das Verwaltungsverfahren regelnden Vorschriften“ über den Bundesminister (ein oberstes Organ der Bundesverfassung) sein soll, höchst problematisch: Der Umweltsenat wäre damit grundsätzlich berechtigt, an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (als oberstes Organ der Vollziehung) Weisungen zu erteilen!

Es ist zwar formaljuristisch – weil auf selber Rechtsebene stehend – möglich, jedoch vom verfassungsgesetzlichen Systemaufbau her nicht auszuschließen, dass vom VfGH dann ein Verstoß gegen tragende Prinzipien der Bundesverfassung gesehen würde und die Regelung daher einer Gesamtänderung der Bundesverfassung gleich käme.

Der Umweltsenat soll eine Verwaltungsbehörde mit Weisungsrecht gegenüber Obersten Verwaltungsorganen des Bundes und der Länder werden, unterliegt selbst aber keiner unmittelbaren demokratisch legitimierten Kontrolle durch den Nationalrat. Da die Mitglieder des Umweltsenates grundsätzlich (durch einfachgesetzliche Anordnung gemäß § 4 USG 2000; eine ausdrückliche verfassungsrechtliche Anordnung vergleichbar mit Art. 129b Abs. 2 B-VG oder Art. 129c Abs. 3 B-VG fehlt in Art. 11 B-VG explizit) unabhängig sind, unterliegt der Umweltsenat weder selbst, mittelbar noch unmittelbar Weisungen von Organen, die der Kontrolle des Nationalrates unterliegen. Dem Nationalrat könnte der künftig für den Vollzug in erster Instanz zuständige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei Anfragen hinsichtlich des Vollzuges in bestimmten Fällen daher künftig lediglich die Auskunft geben, dass der Vollzug nach den Weisungen des Umweltsenates erfolgt, auf die der zuständige Bundesminister keinen Einfluss hat. Es stellt sich daher die Frage, ob die Vollzugsklausel in § 47 UVP-G 2000 überhaupt richtig ist, da der Vollzug des UVP-G 2000 grundsätzlich dem Umweltsenat (und dessen „nachgeordneten Behörden“ Landesregierung oder Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) obliege.

Wohl auch aufgrund der aufgezeigten Gründe hat sich der Verfassungsgesetzgeber seinerzeit dazu entschlossen, die Unabhängigen Verwaltungssenate und den Unabhängigen Bundesasylsenat **nicht** als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde einzurichten. Auch bei der vorgesehenen Kompetenz des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft nach § 19 Abs. 6 UVP-G ist eine Anrufung des Umweltsenates wohl aus gutem Grund nicht vorgesehen.

#### Weiters ist festzuhalten:

#### Zu § 7 Abs. 2 und 3 UVP-G 2000:

Die angeführten Fristen ergeben sich aus der Genehmigung von punktförmigen Anlagen. Bei streckenbezogenen Vorhaben ist der Verfahrensumfang geradezu mit der Länge des Vorhabens zu multiplizieren. Auch wenn ein wenig zu kurz bemessene Fristen durchaus geeignet sind, auch lange Verfahren rascher abzuwickeln, sollte eine gesetzte Frist irgendeinen Bezug zur Realität aufweisen.

#### Zu § 12 UVP-G 2000:

Das Umweltverträglichkeitsgutachten ist eine österreichische Besonderheit des UVP-G und ergibt sich nicht aus europarechtlichen Vorgaben. Die UVP-Richtlinie geht vielmehr davon aus, dass vom Projektwerber eine Umweltverträglichkeitserklärung ausgearbeitet wird, diese dann von der UVP-Behörde für die Betroffenen zur Stellungnahme aufgelegt wird. Aufgrund der Vorgaben im UVP-G 2000 für die UVE deckt sich der Zweck von UVE und Umweltverträglichkeitsgutachten zum allergrößten Teil, auch wenn hinsichtlich der Inhalte unterschiedliche Formulierungen gewählt werden.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten stellt im Endeffekt die neuerliche Erstellung einer Umweltverträglichkeitserklärung (eine Art „Gegengutachten“) im Auftrag der Behörde dar. Durch die Verdoppelung dieser Tätigkeit sind aber keine Verbesserung (weder für die Umwelt noch für die Parteien oder die Behörde) zu erwarten. Es würde daher wohl aus der Sicht aller Beteiligten grundsätzlich ausreichen, wenn im Umweltverträglichkeitsgutachten neben der fachlichen

Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen lediglich unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 darzustellen wäre, ob die Umweltverträglichkeitserklärung vollständig und nachvollziehbar ist.

Im Gegenzug wäre wohl die UVE um jene Angaben zu erweitern, die zur Beurteilung der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 17 (und zusätzlich nach den sonst anzuwendenden Materiengesetzen) zum jeweiligen Verfahrensstadium (zB bei Grundsatzgenehmigungen, bei Trassenverordnungen) erforderlich sind. Sollte es für erforderlich erachtet werden, so könnte darüber hinaus auch gefordert werden, dass die für die Erstellung der UVE herangezogenen Projektanten über die Befähigung zur Erstellung von Gutachten auf dem jeweiligen Gebiet verfügen müssen.

Eine derartige Vereinfachung hätte sicher eine wesentliche Beschleunigung der UVP-Verfahren zur Folge, mit denen die in § 7 angeführten Fristen – unter der Voraussetzung, dass die vom Projektwerber in Auftrag gegebene UVE auch tatsächlich richtige und vollständige Angaben enthält – wohl selbst bei komplexeren Verfahren auch tatsächlich eingehalten werden könnten.

Gleichzeitig wäre vorzusehen, dass die Behörde allenfalls ergänzende Gutachten in Auftrag geben kann, wenn diese im öffentlichen Interesse und im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis geboten ist und aus den bisherigen Ermittlungsergebnissen abgeleitet werden kann, dass die UVE in bestimmten Punkten nicht vollständig oder nachvollziehbar ist.

Die derzeitige Rechtslage schreibt hingegen die Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens mit bestimmten Inhalten vor. Durch diese Bestimmung unter Berücksichtigung der Judikatur zu den Anforderungen an Sachverständigengutachten haben die bestellten Sachverständigen Befund und Gutachten in vollem Umfang selbst zu erstellen. Es bedarf wohl keiner weiteren Begründung, dass die Überprüfung, ob ein vorliegendes Gutachten vollständig und nachvollziehbar ist, wesentlich weniger Zeit in Anspruch nimmt, als die vollständige Erstellung eines Gegengutachtens.

#### **Zu § 17 Abs. 1 UVP-G 2000:**

Es wäre zu berücksichtigen, dass die Einräumung von Zwangsrechten bei einer Aufgliederung in Grundsatzgenehmigung und Detailgenehmigungen auch erst in den Detailgenehmigungsverfahren erfolgen können muss. Ansonsten müssten schon im Grundsatzgenehmigungsverfahren letztlich alle Details abschließend behandelt werden, die zur Beurteilung von Umfang, Gegenstand und Notwendigkeit der Enteignung erforderlich sind.

#### **Zu § 17 Abs. 5 UVP-G 2000:**

Im Gegensatz zu anderen Bestimmungen (zB § 112 WRG) enthält die Regelung keine verfahrensrechtlichen Bestimmungen, wonach bei einer reinen Verlängerung der Frist eine öffentliche Erörterung und eine mündliche Verhandlung ebenso wie die Anhörung der übrigen Parteien und mitwirkenden Behörden nicht erforderlich ist.

Neben der Frist für die Fertigstellung sind in bestimmten Fällen auch Fristen für den Beginn des Vorhabens zweckmäßig.

Es wird darauf hingewiesen, dass an das fruchtlose Verstreichen einer gesetzten Frist - abgesehen von Strafen nach § 45 UVP-G 2000 - keine weiteren Rechtsfolgen gebunden sind. Materiengesetze sehen in derartigen Fällen in der Regel ein Erlöschen der Genehmigung oder aber die Pflicht der Behörde vor, die Genehmigung für erloschen zu erklären. Damit soll verhindert werden, dass Genehmigungen, die in der Vergangenheit erteilt wurden, aber zum Zeitpunkt der viel späteren tatsächlichen Ausführung infolge des technischen Fortschrittes gar nicht mehr genehmigt werden könnten, weiterhin gelten und daher nach vielen Jahren Anlagen oder Bauten in vollkommen veralteter Technik mit nicht mehr akzeptablen Emissionen neu errichtet werden. Sollten entsprechende Rechtsfolgen für das fruchtlose Verstreichen der Frist vorgesehen werden, so wäre aber auch zu regeln, was bei allfälligen bis zu diesem Zeitpunkt gesetzten Maßnahmen zu geschehen hätte und welche Behörde hiefür zuständig sein sollte.

#### **Zu § 18 Abs. 3 und 18b UVP-G 2000:**

Die Regelungen von § 18 Abs. 3 und 18b UVP-G 2000 lassen unberücksichtigt, dass es grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich in bestimmten abgrenzbaren Bereichen nachträglich ein Änderungsbedarf ergibt, der in der UVE und in den Ergebnissen des UVP-Verfahrens nicht bedacht worden ist. In diesen Fällen sollte eine neuerliche Durchführung der erforderlichen Verfahrensschritte, beschränkt auf die betroffenen Bereiche, vorgesehen werden. Nach den nunmehr vorgesehenen Regelungen müssten derartige erhebliche Abweichungen in auch nur einem kurzen Teilstück immer eine UVP über das gesamte Vorhaben (also auch hinsichtlich solcher Teile, die ohne Änderung errichtet werden sollen) durchgeführt werden. Gegebenenfalls wäre auch eine weitergehende Anpassung des § 18a (zB Entfall der Festlegung, dass die Unterteilung in einzelne Abschnitte erst nach Durchführung der UVP für das Gesamtvorhaben zulässig sein soll) ausreichend.

#### **Zu § 19 UVP-G 2000:**

Die Berücksichtigung von NGOs über Bürgerinitiativen hinaus ist im Rahmen von UVP-Verfahren europarechtlich nicht unbedingt geboten.

Im Sinne der raschen, zielorientierten und konzentrierten Abwicklung der Verfahren wäre es zweckmäßig, wenn auch für den Umweltanwalt, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Gemeinden und die Bürgerinitiativen die Pflicht gelten würde, Einwendungen gegen das Vorhaben möglichst rasch, im Idealfall im Rahmen der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 abzugeben, damit diese im Rahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens abschließend behandelt werden können. Dementsprechend wäre im UVP-G 2000 für Parteien eine Präklusionsbestimmung vorzusehen, zumal eine solche im Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 für Formalparteien nicht (mehr) existiert.

Nach der derzeitigen Regelung können die Formalparteien auch erst im Rahmen der Berufung (!) vollkommen neue Aspekte einbringen, was letztlich nur der Verzögerung der Verfahren, nicht aber einer Verbesserung des Ermittlungsverfahrens oder des Vorhabens hinsichtlich der Umweltauswirkungen dient.

In diesem Sinne sollten die Bestimmungen des Abs. 2 und 3 inhaltlich die Formulierung des Abs. 8 angepasst werden und die Rechtsmittelmöglichkeit für Parteien dadurch konzentriert werden, dass Einwendungen am Anfang des Verfahrens abgegeben werden müssen (,... soweit sie während der

Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben ...“) und nicht erst am Ende oder überhaupt nach Abschluss des Verfahrens erster Instanz.

#### **Zu § 24 Abs. 3 UVP-G 2000:**

Die Bestimmung verweist auf §§ 2 und 6 HIG, obwohl in den Z 10 und 11 des Anhangs 1 nicht nur Hochleistungsstrecken betroffen sind. An Stelle dessen sollte direkt auf die Bestimmungen des EisbEG verwiesen werden.

In diesem Zusammenhang wäre darauf hinzuweisen, dass auch die bestehende Bestimmung des § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bzw. § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 angepasst werden sollte. Zwar hat der Verwaltungsgerichtshof bereits in einem Erkenntnis (VwGH 99/07/0064 vom 17. Mai 2001) ausgesprochen, dass ein Feststellungsbescheid nach § 3 Abs. 6 (nunmehr § 3 Abs. 8) UVP-G auch für Personen verbindlich sei, die keine Parteistellung hatten. Wie der VwGH aber in diesem Erkenntnis weiters anführt, könnte dies unter Hinweis wegen des Grundsatzes des Verwaltungsrechts bezweifelt werden, wonach sich die Rechtskraft eines Bescheides nur auf Parteien erstreckt, die im Verfahren Parteistellung hatten. Es wäre daher im Hinblick auf die Rechtssicherheit zweckmäßig, in das Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, dass die Feststellung über die UVP-Pflicht als genereller Rechtsakt auch jene bindet, die im Verfahren keine Parteistellung hatten (zB Nachbarn).

#### **Zu § 39 Abs. 1 UVP-G 2000:**

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass mit vielen größeren Linienvorhaben auch Begleitmaßnahmen verbunden sind, die für sich betrachtet auch UVP-pflichtig wären (zB Rodungen). Es wird daran erinnert, dass Art. 11 Abs. 8 B-VG lediglich Zuständigkeitskonflikte hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit regelt. Das Problem des Konfliktes bei der sachlichen Zuständigkeit wird auch im Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz nicht geregelt. Bislang war die erforderliche Regelung im 3. Abschnitt (in § 23b Abs. 4 UVP-G 2000) eindeutig getroffen. Eine Nachfolgeregelung ist im Gesetzesentwurf aber nicht explizit enthalten. Zwar könnte die Bestimmung des § 39 Abs. 1 so ausgelegt werden, dass wie nach bisheriger Rechtslage immer dann, wenn durch ein Vorhaben auch Hochleistungsstrecken oder Bundesstraßen betroffen werden, allein der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein soll, eine eindeutigere Formulierung könnte aber allenfalls bestehende Unsicherheiten beseitigen.

#### **Zu § 40 Abs. 1 UVP-G 2000:**

§ 40 Abs. 1 verweist noch auf „§ 39 Abs. 1 dritter Satz“.

#### **Zu § 45 UVP-G 2000:**

Als Strafbehörde sollte wie in Verwaltungsstrafverfahren üblich, die Bezirksverwaltungsbehörde vorgesehen werden. Es wird kein Vorteil darin erkannt, wenn als Strafbehörde die Landesregierung oder der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen wird. In Fällen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr; Innovation und Technologie wäre überdies immer der UVS Wien als Berufungsbehörde zuständig, was besonders bei Strafverfahren betreffend in einem anderen Bundesland verwirklichten Vorhaben nicht sinnvoll und zweckmäßig ist.

### Zu § 46 Abs. 18 und 20 UVP-G 2000:

Durch die Novelle werden wesentlich mehr Vorhaben erstmals einer UVP-Pflicht unterworfen als durch Abs. 20 Übergangsbestimmungen vorgesehen werden. Für die Z 1, 2, 7, 9 bis 13, 16, 17, 21, 24 bis 26 etc. stellt sich daher die Frage, welche Übergangsbestimmungen für derartige Vorhaben gelten sollen.

In all diesen Fällen können bis zum In-Kraft-Treten der Novelle einzelne oder sämtliche Genehmigungen beantragt oder auch bereits erteilt sein. Die Novelle lässt weitgehend offen, unter welchen Voraussetzungen der Projektwerber eine Genehmigung nach den Bestimmungen des UVP zu beantragen hätte. Insbesondere für ältere verwirklichte Vorhaben wäre weiterhin die Bestimmung des § 46 Abs. 9 UVP-G 2000 weiterhin von Bedeutung. Fraglich ist aber, ob wirklich für Vorhaben, deren erstes Genehmigungsverfahren erst nach dem in § 46 Abs. 7 bezeichneten Zeitpunkt eingeleitet wurde, und die sich zB seit 2001 in Betrieb befinden, ab dem In-Kraft-Treten der Novelle Anfang 2005 eine Genehmigung nach UVP-G 2000 erforderlich und das weitere Betreiben bis zum Vorliegen der Genehmigung nach § 45 UVP-G 2000 strafbar sein soll. Auch wäre klar zu regeln, was mit allenfalls bereits erteilten Genehmigungen zu geschehen haben soll.

### Zu Anhang 1 Z 10 (Spalte 2) UVP-G 2000:

Nach dieser Bestimmung sind praktisch alle noch so **geringfügige Umbauten** im unmittelbaren Anschluss an **oder im Bereich** einer durch UVP-Verfahren genehmigte Eisenbahnstrecken (zB infolge einer Katastrophe müsste in einem Bereich der Neubaustrecke Wien – St. Pölten 9 Jahre nach deren Inbetriebnahme eine Brücke neu errichtet werden) UVP-pflichtig. Schon unter diesem Gesichtspunkt wäre die Bestimmung nicht in Spalte 2, sondern in Spalte 3 einzufügen.

Die Ausnahme für katastrophenbedingten Umlegungen oder Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen muss auch für geringfügige Umbauten im Anschluss an oder im Bereich einer Eisenbahnstrecke gegeben sein. Die Einschränkungen für den Anwendungsbereich der Ausnahmebestimmung wäre daher zu streichen.

Zu berücksichtigen wäre auch, dass die Verwirklichungszeiten (Planung und Baudurchführung) für Eisenbauvorhaben aufgrund der technischen Komplexität und der räumlichen Ausdehnung sich von der Herstellung anderer Vorhaben (auch im Vergleich zu Straßenstücken) erheblich unterscheiden. Es ist daher nicht einsichtig, warum bei gewerblichen Anlagen eine Frist von fünf Jahren (§ 3a Abs. 5 alt bzw. Abs. 6 neu) vorgesehen wird, bei Eisenbahnstrecken aber doppelt so restriktiv vorgegangen werden soll. Diese Schlechterstellung der Eisenbahn ist sachlich nicht nachvollziehbar und konfligiert daher erkennbar mit Gleichheitsgebot und Sachlichkeitsgrundsatz.

Grundsätzlich wird aber die Ansicht geteilt, dass eine Anpassung des Anhangs 1 Z 10 bzw. des § 23b Abs. 1 UVP-G 2000 insofern zweckmäßig wäre, als die Durchführung von Einzelfallprüfungen vermehrt (und nicht nur hinsichtlich der vorgesehenen Zusammenrechnung) erforderlich sein dürfte. Hiezu wird vorgeschlagen, die näheren Details für die Ausweitung der Pflicht zur Einzelfallprüfung im direkten Kontakt mit der Eisenbahnbehörde abzustimmen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei Umsetzung der vorgesehenen Novelle mit **ganz erheblichen systemimmanenten Verzögerungen** bei der Genehmigung von

Eisenbahnbauvorhaben zu rechnen ist. Gleichzeitig wäre von einem **erheblichen Personalmehrbedarf** auszugehen.

**Die Gruppe Straße nimmt wie folgt Stellung:**

Mit der Einführung eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens für Eisenbahn- und Bundesstraßenprojekte beabsichtigt das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft offensichtlich primär die Einführung eines Bescheidverfahrens zur Genehmigung von Bundesstraßen im Wege über die Regelung der UVP.

Die Integrierung der Linienvorhaben in den 2. Abschnitt des UVP-G 2000 erscheint auf den ersten Blick bestechend, übersieht dabei aber die strukturellen Unterschiede. Der Vorrang von Linienvorhaben, die im Interesse der Gemeinschaft stehen, kommt dabei kaum zum Ausdruck, ebensowenig die Ausdehnung der Vorhaben und die Komplexität des Planungsprozesses.

Die für diese Reform ins Treffen geführten europarechtlichen Bestimmungen erzwingen die Novellierung des UVP-Gesetzes in dieser Form jedoch nicht.

Gleichzeitig mit der beabsichtigten Einführung des konzentrierten Genehmigungsverfahrens für Bundesstraßen wird der Anwendungsbereich für Bundesstraßen erheblich erweitert (sh. die Stellungnahme zu Anhang 1, Ziff. 9), was nach der UVP-RL nicht geboten ist.

Die Einsetzung des Umweltsenates als Berufungsbehörde und Oberbehörde erscheint nicht erforderlich, da auch bisher der Bundesminister bei der Festlegung von Bundesstraßentrassen erste und letzte Instanz war und die zusätzliche Befassung des Umweltsenates zu weiteren Verfahrensverzögerungen führen würde.

Die Aussage, dass beim Bund nur "geringe Mehrkosten" zu erwarten seien, erscheint nicht nachvollziehbar. Nach der dzt. Kostenstellenrechnung sind in der für Bundesstraßenprojekte zuständigen Juristenabteilung 4,7 Personen mit der Durchführung von Trassenverordnungen inklusive UVP beschäftigt. In der für Planungs- und Umweltangelegenheiten, insbesondere UVP-Koordination zuständigen Abteilung sind dzt. mindestens 3 Techniker und weitere B- und C-Kräfte für UVP-Verfahren tätig. Bei Anwendung des UVP-G Novellenentwurfes ist mit einer Verdreifachung des Personalbedarfes zu rechnen. Dies ergibt sich durch die Erweiterung der Verfahren um materienrechtliche Bescheide einerseits und durch die Erweiterung des Anwendungsbereiches andererseits.

Den Vorteilen von möglicherweise mehr Rechtssicherheit und Rechtsschutz stehen Nachteile der Verfahrensverlängerung und eines erheblichen Mehraufwandes gegenüber.

**Zu den einzelnen Bestimmungen:**

**In § 3 Abs. 7**

ist für Feststellungsverfahren eine Frist für die Entscheidung von 6 Wochen vorgesehen (geltende Rechtslage). Dies erscheint für Bundesstraßenbauvorhaben absolut unrealistisch. Darüber hinaus wird festgestellt, dass die Standortgemeinden zwar kein Antragsrecht haben, aber Parteistellung. Hier stellt sich die Frage der Sinnhaftigkeit dieser Differenzierung.

### Zu § 19 Abs. 5:

Für den Fall, dass die Einbeziehung von Umweltorganisationen im Trassenfestlegungsverfahren europarechtlich unumgänglich ist, wird vorgeschlagen, dass solche Umweltorganisationen seit mindestens 10 Jahren bestehen müssen, und zwar in dem Bundesland, in dem das Vorhaben realisiert werden soll oder in einem Nachbarbundesland.

### Zu Anhang 1, Ziff. 9

Durch die vorgesehene Verknüpfung der bisherigen Ziff. 9 (betreffend Landesstraßen) und des § 23a UVP-G (betreffend Bundesstraßen) wird der Anwendungsbereich des UVP-G für die Bundesstraßen wesentlich und in einer durch die UVP-Richtlinie nicht begründbaren Weise erweitert.

- 1) Die UVP-Richtlinie nennt als Projekte nach Artikel 4 Abs. 1 in der Ziff. 7c folgende Projekte: "Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder Verlegung und/oder Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebauten Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde".

Die Formulierung in Ziff. 9 Spalte 1 der UVP-G Novelle lautet: "Als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km".

Werden Generalsanierungen und dabei Erweiterungen von vier auf sechs Spuren oder von sechs auf acht Spuren oder die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn z.B. bei Tunneln, wenn sie länger als 10 km sind (oder diese 10 km gemeinsam mit einem früheren Projekt erreichen), durchgeführt, so würden sie einer UVP-Pflicht unterliegen. Wie aus dem oben angeführten Zitat ersichtlich, ist diese Erweiterung des Anwendungsbereiches von der UVP-Richtlinie nicht gefordert und auch sachlich nicht erforderlich. Diese Bestimmung wird daher nachdrücklich abgelehnt und gefordert, dass die bisher bestehende Regelung des Anwendungsbereiches auf Autobahnen- und Schnellstraßenprojekte aufrecht bleibt.

- 2) Für den Neubau zusätzlicher Anschlussstellen gilt bisher eine UVP-Pflicht, wenn die bestehende Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 30.000 Kfz aufweist oder wenn für eine verordnete Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 35.000 Kfz in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist. In der vorliegenden Novelle werden die "35.000" auf "30.000" herabgesetzt. Dadurch ist auch hier mit zusätzlichen Verfahren zu rechnen.

Es wird daher bezüglich der UVP-Pflicht von zusätzlichen Anschlussstellen ho. vorgeschlagen, dass anstelle der Bezugszahl DTV auf der Hauptfahrbahn (35.000 bzw. 30.000), jene Verkehrsmenge heranzuziehen ist, welche tatsächlich auf allen vier Rampen einer Anschlussstelle prognostiziert wird, da dieser Verkehr, der in das untergeordnete Netz abfließt oder von dort kommt, die ursächliche Auswirkung einer Anschlussstelle auf das umliegende Gebiet darstellt.

In Anlehnung an die bereits derzeit in Ziff.9, Spalte 2 enthaltene Bestimmung der UVP-Pflicht beim Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte bei einer Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren wäre eine äquivalente Mengenabgrenzung von 15.000 Kraftfahrzeugen (auf allen Rampen gemeinsam) als Voraussetzung für die UVP-Pflicht zusätzlicher Anschlussstellen zu formulieren und eine Kumulationsbestimmung vorzusehen, welche eine Umgehung der UVP-Pflicht durch Teilausbauten (Halb- oder Viertelanschlussstellen) verhindert.

- 3) Dadurch, dass die UVP-Pflicht nun nicht mehr mit der Verordnungserlassung verknüpft werden soll, fallen auch Ausbaumaßnahmen unter das UVP-Gesetz, die bisher nicht darunter fielen, z.B. die Zulegung von zwei Fahrstreifen bei einer Länge unter 10 km, die Verlegung einer Bundesstraße um weniger als 5 Meter, Rampenverlegungen oder die Errichtung von Einzelrampen in bestehenden Knoten oder Anschlussstellen. Auch die Errichtung von Parkplätzen, Überkopfwegweisern oder Maut-Abbuchungsstellen fallen darunter, wenn sie in einem ausgewiesenen Schutzgebiet A liegen. Dadurch wird die Zahl der Feststellungsverfahren erheblich erhöht.

Die Einbeziehung jedweder Maßnahme an einer Autobahn in einem Schutzgebiet A unter das Regime des UVP-Gesetzes erscheint nicht sachlich gerechtfertigt und wird abgelehnt.

Die Stellungnahme wird in 25-facher Ausfertigung an das Präsidium des Nationalrates und in elektronischer Form an die Adresse [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at) weitergeleitet.

**Für den Bundesminister:**

Dr. Brigitte Raicher-Siegl

**Ihre Sachbearbeiterin:**

Sandra Hoentzsch

Tel.: 71162-7415, Fax-DW: 7499  
[sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at](mailto:sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at)

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung: