

Datum: 30.07.2018
Zeichen: C/CP/CS/cs/176

Per E-Mail

Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort
Stubenring 1
1010 Wien
post.pers6@bmdw.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Stellungnahme zum Ministerialentwurf für ein Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG); BMDW-15.875/0091-Pers/6/2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Wien AG (FWAG) erlaubt sich, innerhalb offener Frist zum Entwurf für ein Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG) wie folgt Stellung zu nehmen:

1) Grundsätzliches

In Österreich, wie auch in vielen anderen EU-Mitgliedstaaten, wird es zunehmend **schwieriger, langwieriger und kostenintensiver** für Unternehmen, aber auch für die öffentliche Hand, wichtige **Infrastrukturprojekte zu realisieren**. Häufig liegt dabei das Problem nicht an fehlendem Investitionswillen, sondern an überlangen Verfahren und/oder an überbordenden Auflagen.

Dieses Problem gefährdet zunehmend die **Qualität** der Infrastruktur, dringend notwendige **Investitionen** in die Wirtschaft, die Schaffung von **Arbeitsplätzen** und die **Wettbewerbsfähigkeit** Österreichs.

Auf dem Spiel steht dabei weit mehr als nur das Wachstum einzelner Unternehmen. Es geht um die **langfristige Standortqualität** von ganzen Regionen und letztlich für ganz Österreich. Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur ist für ein relativ kleines, exportorientiertes Land im Herzen Europas entscheidend für sein Entwicklungspotenzial. Darüber hinaus bietet der Ausbau bzw. die Erhaltung dieser Infrastruktur die große Chance zur Schaffung tausender Arbeitsplätze und die Stärkung der (regionalen) Wirtschaftskraft.

Überlange Verfahrensdauern, jahrelange Verzögerungen und enorme Verfahrenskosten machen es in Österreich für Projektwerber sehr schwierig, Infrastrukturprojekte in einem kalkulierbaren Zeitraum zu realisieren.

Im Regierungsprogramm 2017-2022 hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, den Staat effizienter zu gestalten, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und eine rasche Umsetzung wichtiger Infrastrukturvorhaben sicherzustellen.

Die Umsetzung dieses Ziels ist wesentlich, um die dringend nötigen Investitionen in das Rückgrat eines gesunden, zukunftssicheren Wirtschaftsstandorts – nämlich die Infrastruktur – zu tätigen. Das gilt für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Luftfahrt, Schifffahrt) ebenso wie in jenen der Energieinfrastruktur (z.B. Hochspannungsleitungen und Speicherkraftwerke), aber darüber hinaus in zahlreichen weiteren Bereichen.

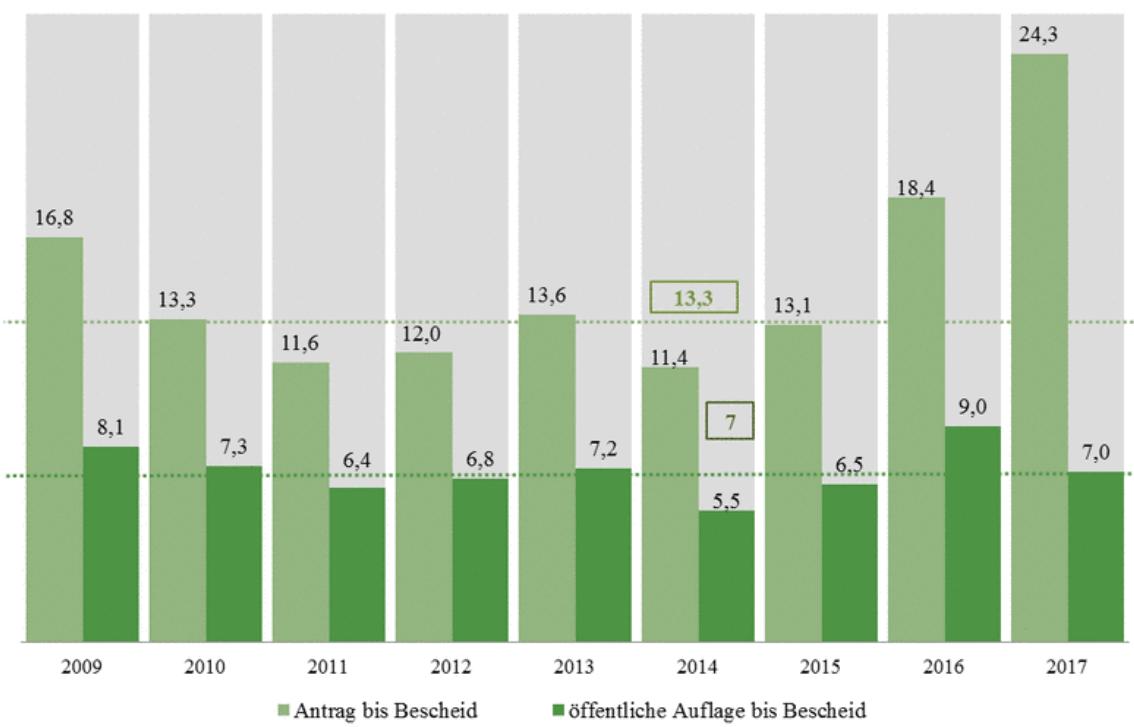
Auch die angestrebte Aufnahme der **Staatszielbestimmung „Wirtschaftsstandort“** in die Verfassung soll daher weiter verfolgt werden.

Der aktuelle Befund über Großvorhaben – insbesondere der Infrastruktur – zeigt ein erschreckendes Bild:

Die **Zeitdauer**, die **Genehmigungsverfahren** für wichtige Infrastrukturvorhaben benötigen, beträgt derzeit **viele Jahre**, in vielen Fällen – und gerade bei den bedeutsamsten Vorhaben – **mehr als ein Jahrzehnt**. Gerade diese Infrastrukturvorhaben – wie Autobahnen und Schnellstraßen, Bahnverbindungen, Hochspannungsleitungen, Pumpspeicherkraftwerke und nicht zuletzt auch Ausbauvorhaben am Flughafen Wien – sind das Rückgrat für das Funktionieren des Gemeinwesens und die Grundlage für den künftigen Wohlstand Österreichs.

Vielen ist nicht bewusst, wie viele Jahre die Genehmigungsverfahren für Großvorhaben dauern: Im Fall der dritten Piste sind es 11 Jahre seit Antragstellung und 18 Jahre seit Beginn der Mediation. Dabei sind bereits bei der Einreichung über 20.000 Seiten und weitere 10.000 Seiten im Verfahren als Unterlagen, Gutachten und Pläne angefallen. Mehr als 10 Jahre waren es auch beim Lobautunnel und bei der A26 (Westring Linz). Für das größte Wasserkraftvorhaben Österreichs, das alleine 33% des für die Klimaschutzziele angestrebten Wasserkraftausbaus der "Mission 2030" ausmacht (Ausbau Kraftwerk Kauental) sind bereits 10 Jahre vergangen, ohne dass eine Entscheidung erster Instanz vorliegt. Ähnlich sieht es mit den Vorhaben zum dringend benötigten Ausbau der Hochspannungsnetze aus. Die **gesetzlich festgelegte Entscheidungsfrist von 9 bzw 12 Monaten** für Großvorhaben **wird nirgends eingehalten**, siehe folgende Grafik des Umweltbundesamt, in der auch die vereinfachten Verfahren enthalten sind.

Dauer aller UVP-Genehmigungsverfahren* in Monaten 2009 - 2017



* UVP-Verfahren und vereinfachte Verfahren, Berechnungsmethode: Median

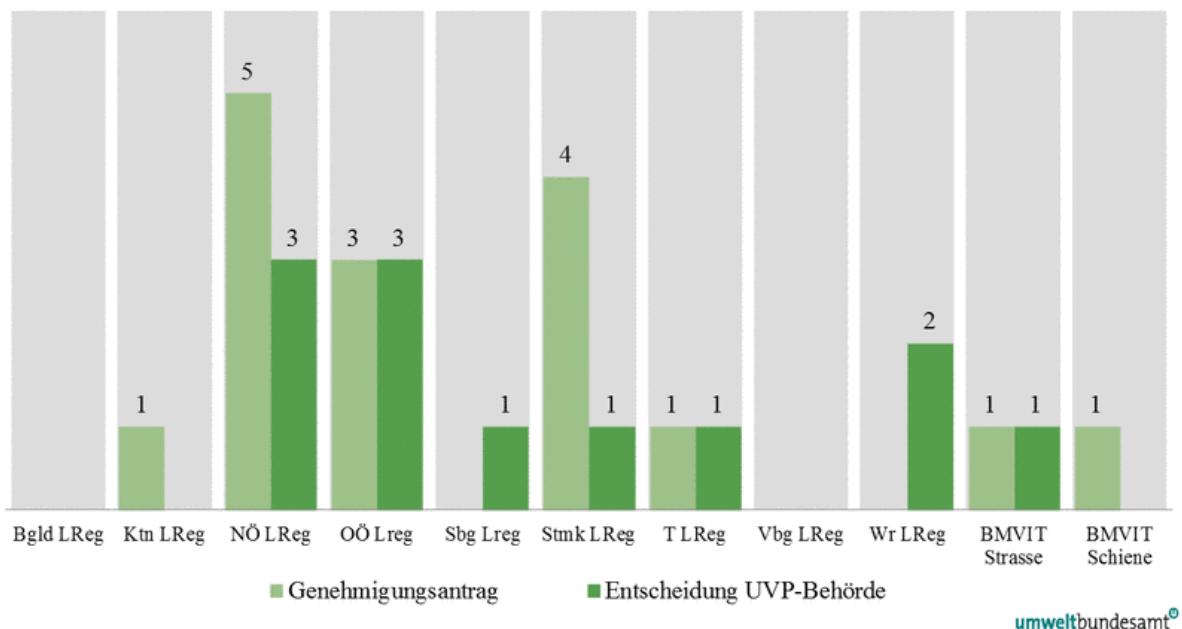
umweltbundesamt[®]

Zu bedenken ist, dass auch schon die **Vorbereitung des UVP-Genehmigungsantrags einige Jahre** benötigt. Vorweg müssen Alternativenprüfungen vorgenommen, allfällige Widmungs- und Standortsicherungsfragen geklärt und der Dialog mit der Bevölkerung geführt werden. Zudem sind mehrjährige Umweltuntersuchungen zu machen sowie darauf aufbauend die Umwelt-Fachbeiträge und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zu erstellen. Aus diesen Untersuchungen ergeben sich meist weitere Optimierungen des Vorhabens sowie die Entwicklung von Ausgleichsmaßnahmen, die dann ebenfalls geplant und beurteilt werden müssen. Dies erfolgt – insbesondere bei den großen Infrastrukturträgern – durch ein Team an fachlich hochqualifizierten und erfahrenen Experten mit dem Ziel, der Behörde und deren Prüfgutachtern ein möglichst perfektes Einreichoperat zur Verfügung zu stellen, das dann zügig abgehandelt werden soll. Das UVP-G sieht daher eigentlich vor, dass die UVE von der Behörde und deren Sachverständigen lediglich zu überprüfen und nur erforderlichenfalls zu ergänzen ist (daher werden die Sachverständigen der Behörde als "Prüfgutachter" bezeichnet). Die **Praxis zeigt ein anderes Bild**, wie die genannten Verfahrensdauern belegen.

Im Durchschnitt der letzten Jahre gab es in Österreich – bei allen 10 UVP-Behörden (9 Landesregierungen und BMVIT) zusammen – im Schnitt je 30 UVP-Genehmigungsanträge pro Jahr, davon 15 im vereinfachten Verfahren (binnen 6 Monaten zu erledigen) und 15 im normalen Verfahren (binnen 9 bzw 12 Monaten zu erledigen). Von diesen 15 normalen UVP-Genehmigungsverfahren sind wiederum nur einige wenige solche, die als Großvorhaben der Infrastruktur bezeichnet werden können. Das ist pro Behörde nicht einmal 1 derartiger Genehmigungsantrag pro Jahr. Einige Behörden haben über Jahre

hinweg keinen einzigen derartigen Antrag. Es sollte daher durchaus möglich sein, das Ziel einer wesentlichen Beschleunigung derartiger Vorhaben zu erreichen.

Genehmigungsanträge und Entscheidungen 2017 nach Behörde



DIE GENEHMIGUNGSAНTRÄGE UND ENTSCHEIDUNGEN NACH BEHÖRDE zeigen für die Niederösterreichische Landesregierung im Zeitraum zwischen 2009 bis 2014 die meisten beantragten UVP-Verfahren – ein Trend, der sich aus den letzten Jahren fortsetzt. Am zweithäufigsten wurden UVP-Verfahren im Burgenland beantragt, jedoch in einer weit geringeren Anzahl als in Niederösterreich. In Abbildung 18 werden die dazugehörigen Zahlen für Genehmigungsanträge und Entscheidungen in einer Tabelle ausgewiesen.

Genehmigungsanträge	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
NÖ LReg	8	14	20	14	12	18	86
Bgld LReg	2	7	1	1	4	4	19
Stmk LReg	5	1	2	2	3	1	14
BMVIT Schiene	4	2	4	1	2	1	14
OÖ LReg	1	3	2	5	1	1	13
Sbg LReg	4	4	0	1	0	2	11
T LReg	4	0	0	1	4	2	11
Wr LReg	3	3	0	0	1	2	9
BMVIT Strasse	3	1	0	1	0	4	9
Ktn LReg	0	2	1	1	0	1	5
Vbg LReg	1	0	2	0	1	0	4

Die Einreichunterlagen für UVP-Projekte haben aufgrund verschiedenster Forderungen Umfänge angenommen (vielfach **mehr als 20.000 Seiten und hunderte Pläne**), die dazu führen, dass vor der Antragstellung bereits Jahre vergehen, um all das zusammenzustellen. Im Verfahren ist niemand mehr in der Lage, dies auch zu lesen. Richter und Behör-

den müssen entscheiden, ohne die Unterlagen wirklich vollständig zu kennen. Die Sinnfrage, weshalb es all dieser Unterlagen bedarf, wird vielfach nicht mehr gestellt.

Eine klare Strukturierung der Verfahren ist vielfach nicht mehr gegeben. Nahezu jedermann kann nahezu jederzeit Neues vorbringen und die Verfahren verzögern.

Die **Detailverliebtheit** nimmt ungeahnte Ausmaße an. Bei der Untersuchung von Käfern und Ameisen verliert man sich in Details, die sich während des Verfahrens jedoch auch laufend ändern und folgedessen müssen sie – sinnloser Weise – auch stetig neu ermittelt werden.

Änderungen des Standes der Technik, neue Methodenleitfäden und dergleichen sprüßen unaufhörlich und immer rascher hervor und müssen laufend neu eingearbeitet werden. Welchen Sinn das angesichts eines auf Jahrzehnte angelegten Vorhabens (und der sich naturgemäß laufend ändernden Natur) hat, wird nicht mehr gefragt. Inhaltlich werden Themen abgehandelt, die kaum noch jemand versteht und nur eine Minderheit interessieren: Beispielsweise wird die Frage, ob Amphibien dadurch, dass sie von der künftigen Trasse einer Schnellstraße sanft weggelockt werden, unzulässig gestört werden, monatelang diskutiert. Jedoch ist der Hinweis darauf, dass es in der gleichen Zeit einige zusätzliche Verkehrstote (Menschen) in den Ortsdurchfahrten wegen Nichterrichtung der Schnellstraße gibt, unzulässig.

Es sind daher **grundlegende Schritte zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung der Genehmigungsverfahren erforderlich**, damit diese wieder ihren Sinn erfüllen können und nicht zweckentfremdet als Verzögerungsinstrument bzw aufgrund ihrer abschreckenden Wirkung als Verhinderungsinstrument dienen.

Vor diesem Hintergrund ist das Ziel des vorliegenden Entwurfs mit Nachdruck zu unterstützen und die **Flughafen Wien AG begrüßt diesen Vorstoß!**

2) Zum Entwurf des StEntG

2.1. Zu §§ 1 bis 10 (Auswahlverfahren)

Das Verfahren zur Auswahl jener Vorhaben, die im besonderen öffentlichen Interesse der Republik Österreich stehen, erscheint grundsätzlich geeignet.

Im Detail wären allenfalls noch folgende Punkte zu beachten:

- In § 2 werden nur Vorhaben, die gemäß §§ 3 und 3a UVP-G einer UVP-Pflicht unterliegen genannt. Wir gehen davon aus, dass dies ein bloßes Redaktionsversehen ist und entsprechend korrigiert wird, sodass auch Vorhaben nach dem dritten Abschnitt des UVP-G diesem Gesetz unterliegen können.
- Jene Vorhaben, für die bereits durch einen generellen Rechtsakt der EU oder Österreichs das übergeordnete öffentliche Interesse festgeschrieben wurde, sollten automatisch als "standortrelevantes Vorhaben im besonderen Interesse der Republik Öster-

reich" gelten und nicht (nochmals) einen generellen Rechtsakt erlangen müssen, um in den Genuss der Vorzüge des Gesetzes zu gelangen. Das gilt Beispielsweise für

- Bundesstraßen (gesetzliche Festlegung in den Anhängen zum BStG)
- Hochleistungsstrecken (Festlegung durch Verordnung nach dem HL-G)
- Projects of Common Interest ("PCI-Vorhaben") nach dem Unionsrecht, zB die Leistungs- und Speichervorhaben nach der TEN-E-VO.
- Vorhaben, die auf andere Weise durch Gesetz oder Verordnung als bevorzugt erklärt wurden (zB Wasserkraftvorhaben in Erfüllung eines Wasserwirtschaftlichen Rahmenplans)
- Es könnte etwas klarer zum Ausdruck kommen, dass gegen den Willen des Projektwerbers keine Aufnahme in die Liste erfolgt (dies scheint sich aus § 3 Abs. 3 Z 3 zu ergeben). Zudem sollte der Projektwerber auch jederzeit die Wahl haben, in das normale UVP-Verfahrensregime zu wechseln.
- Nach dem Entwurf kann mit dem **Verordnungsprozess** erst begonnen werden, wenn der UVP-Genehmigungsantrag vorliegt (vgl. § 3 Abs. 3 Z 4). Unseres Erachtens wäre es sinnvoll, wenn dies auch **bereits vor dem UVP-Antrag** erfolgen könnte, um zu verhindern, dass das UVP-Genehmigungsverfahren wegen des parallel laufenden Verordnungsprozesses verzögert wird.
- Es sollte klarer als bisher zum Ausdruck gebracht werden, dass die **Nichtaufnahme in die Liste keinerlei Bedeutung** im Hinblick auf die Gewichtigkeit der öffentlichen Interessen hat, die für das Vorhaben sprechen. Ein "Negativ-Effekt" der Verordnung muss unbedingt vermieden werden.
- In § 4 sollte klargestellt werden, aus welchen **Kriterien** sich ergibt, wer der "**fachlich zuständige Minister**" ist, um formelle Mängel im Zustandekommen der Verordnung auszuschließen. Sind z.B. der BMNT und der BMDW immer "fachlich zuständig", weil es immer um Umwelt- und Wirtschaftsaspekte geht?
- Zu § 7 stellt sich die Frage, warum die Bestätigung für 20 Jahre erteilt wird. Da die Rechtsfolgen nur für das Genehmigungsverfahren Bedeutung haben und dieses deutlich verkürzt werden soll, würde auch eine kürzere Frist genügen. Allenfalls sollte auf eine bestimmte Zeitspanne nach Rechtskraft der Genehmigung oder auf die Rechtskraft des Abnahmebescheids bzw die Verkehrsfreigabe abgestellt werden.
- In § 10 sollte die Bestätigung der Bundesregierung nicht bereits dann erlöschen, wenn der Genehmigungsantrag rechtskräftig zurück- oder abgewiesen wurde. Der Fall der dritten Piste am Flughafen Wien zeigt, dass auch nach rechtskräftiger Abweisung durch das BVwG über den VfGH eine Fortsetzung des Genehmigungsverfahrens erreicht werden konnte. Zudem sollte beispielsweise eine formale Zurückweisung wegen nicht vollständiger Erfüllung eines Verbesserungsauftrags nicht sogleich zum Streichen von der Liste führen, wenn der Verbesserungsauftrag ohnehin durch Neueinreichung erfüllt wird.

2.2. Zu §§ 11 bis 13 (Sonderbestimmungen im Verfahren)

§ 11 Abs. 1 und 2 über den Schluss des Ermittlungsverfahrens sollten nach § 13 verschoben und an den inzwischen geänderten § 39 AVG angepasst werden. Es sollte jedenfalls – anders als nach dem neuen § 39 AVG – ein **absoluter Schluss des Ermittlungsverfahrens** sein, daher sollte § 39 Abs. 4 AVG nicht gelten.

Die "allgemeinen Sonderbestimmungen" in § 13 könnten noch deutlich ausgeweitet werden. Nur beispielsweise:

- Das Verfahren sollte als sogenanntes "**vereinfachtes Verfahren**" im Sinne des UVP-G geführt werden.
- Daher sollte Bürgerinitiativen nur Beteiligtenstellung zukommen.
- Die Parteistellung von Landesumweltanwalt und Gemeinden sollte entfallen.
- § 5 Abs. 4 UVP-G sollte nicht anzuwenden sein.
- Keine Akteneinsicht während der sogenannten Vollständigkeitsprüfung, daher Akten einsicht erst nach öffentlicher Auflage.
- Edikt im Sinne des § 13 Abs 1 nicht nur in einer Tageszeitung, sondern im Sinne der Rechtssicherheit auch im Internet.
- Besonders wichtig: **Sinnvolle Strukturierung des weiteren Verfahrens:**
 - Nach Ablauf der Auflagefrist sollten weitere Eingaben von Projektgegnern unzulässig sein.
 - Sodann sollten die Gutachten (das UVGA) erstellt und die Ermittlungsergebnisse – einschließlich allfälliger Vorhabensmodifikationen – von der Behörde öffentlich aufgelegt werden.
 - Dann wiederum Stellungnahmerekht und Recht zur Vorlage von Beweismitteln binnen bestimmter Frist.
- Einführung einer **Prozessförderungspflicht**: Neue Beweisanträge und Beweismittel sind bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung zulässig; die Behörde / das Gericht kann diese jedoch zurückweisen, wenn sie schuldhaft nicht früher vorgebracht wurden und die Zulassung das Verfahren erheblich verzögern würde; kein abgesondertes Rechtsmittel gegen diese Verfahrensanordnung (vgl § 179 ZPO).
- Für die Genehmigung sollte generell die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Schlusses des Ermittlungsverfahrens erster Instanz (alternativ: des Schlusses der mündlichen Verhandlung oder – noch besser – der Antragszeitpunkt) maßgeblich sein. Anderes soll nur dann gelten, wenn dies unionsrechtlich erforderlich ist.
- Bei Maßnahmen (insbesondere Ausgleichsmaßnahmen) sollte es genügen, wenn sich der Projektwerber an einem Maßnahmenpool eines Dritten (z.B. des Bundes oder eines Landes) finanziell im erforderlichen Ausmaß beteiligt.
- Im Beschwerdeverfahren sollte eine Bindung an die geltend gemachten Beschwerde gründe normiert werden (dafür könnten die vorgeschlagenen § 12 Abs. 2 und § 12 Abs. 3 entfallen).