

*Telefax**Verfassungsdienst*

An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie
Sektion I
Stubenbastei 5
1010 Wien

Dr. Gerhard Thurner
Telefon: 0512/508-2212
Telefax: 0512/508-2205
e-mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at
DVR 0059463

**Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, Neuerlassung;
Stellungnahme**

Geschäftszahl Präs.II-1391/205
Innsbruck, 27.05.1999

Zu Zl. 11 4751/14-I/1/99 vom 28. April 1999

Zum übersandten Entwurf eines Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) wird folgende Stellungnahme abgegeben:

I.**Allgemeines**

Die Abgrenzung des Geltungsbereiches dieses Entwurfes eines Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom ebenfalls im Entwurf vorliegenden Umweltgesetz für Betriebsanlagen kann nur einzelfallbezogen unter Heranziehung technischer Beschreibungen erfolgen. Eine Zuordnung der jeweiligen Anlage scheint zwar möglich, dennoch gibt es Überschneidungen von hier genannten Anlagen mit den in der Spalte 4 des Umweltgesetzes für Betriebsanlagen aufgezählten Anlagen. Eine bessere Abstimmung beider Gesetze wäre sinnvoll, eine einheitliche Regelung der Umweltverträglichkeitsprüfung wäre anzustreben.

II.**Zu den Kosten**

Zur Kostenaufstellung ist festzuhalten, dass der in Tabelle 1 und 2, Seite 14 ff. der Erläuterungen, angegebene Zeitbedarf für die Erstellung des UV-Gutachtens bzw. der zusammenfassenden Bewertung weit unterschätzt wird. Zur Veranschaulichung sei das derzeit laufende Verfahren zur Eisenbahnstrecke Unterinntal angeführt. Bisher fanden 9 Gutachtertage mit jeweils rd. 25 Sachverständigen statt. Zu diesen 225 Personentagen kommt die Zeit der Begehungen, der eigentlichen Gutachtenerstellung und der Absprachen der Gutachter hinzu, wofür mindestens ein Aufwand von weiteren 300-400 Personentagen zu veranschlagen ist. Des weiteren scheint eine Bewertung der Personalkosten unter Zugrundelegung eines Mittelwertes der Gesamtkosten für Beamte und Vertragsbedienstete für ein UVP-Verfahren nicht gerechtfertigt, da vielfach externe Experten als Sachverständige beigezogen werden und die Kosten für diese Sachverständigen wesentlich höher liegen. Die angegebenen durchschnittlichen Gesamtkosten für ein UVP-Verfahren auf Seite 17 des Vorblattes werden auf Grundlage der Erfahrungen mit der UVP-

Unterinntaltrasse daher im höchsten Maße angezweifelt und eine Korrektur der Kostenaufstellung scheint dringend erforderlich.

Außerdem ist zu bemerken, dass die im vereinfachten Verfahren nunmehr bei Bauvorhaben im Bereich der Bundesstraßen im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung und Landesstraßen sowie im Wasserbau (Schutz- und Regulierungsbauten) notwendigen Sachverständigengutachten einerseits Verfahrensverzögerungen bis zu einem Jahr und andererseits Kosten verursachen. Solche Kosten entstünden durch spezielle Aufbereitungen von Projekten und durch die Amts- und Privatsachverständigen. Pro Vorhaben müssten die zusätzlich ausgelösten Kosten für solche Aufbereitungen mit rd. S 50.000,- und pro Gutachten mit S 40.000,- bis S 60.000,- und mehr angesetzt werden. Bei einer groben Abschätzung über rd. 30 Bauvorhaben jährlich ergeben sich Mehrbelastungen des Landes von mindestens 6 Mio. S pro Jahr (30 Fälle mit je einer Projektaufbereitung zu S 50.000,-, 3 Gutachten zu S 50.000,-). Diese Zahl wird wesentlich steigen, wenn die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten geplante Übertragung weniger wichtiger Bundesstraßen an die Länder durchgeführt werden sollte.

Die Erläuterungen des Entwurfes befassen sich zwar mit Kosten, die mit der Durchführung von UVP-Verfahren entstehen, nicht jedoch mit Kosten des Landes im Zusammenhang mit Projektaufbereitungen und Gutachten bei Straßenbauprojekten.

Da sich das Bürgerbeteiligungsverfahren bei Straßenbauprojekten in der Praxis bewährt hat, sollte es beibehalten werden.

III.

Zu einzelnen Bestimmungen wird bemerkt

Zu § 24 Abs. 1 Z 3 und 4:

Die Bedingungen für die Durchführung von UVP in Form zu erwartender Verkehrszunahmen von mehr als 15 % gegenüber dem langfristigen Trend und die zu erwartende Verkehrsbelastung von mehr als DTV 15.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren sind unrealistisch. Solche Werte lassen sich immer erst im Nachhinein und dann nur mit einer gewissen statistischen Ungenauigkeit nachweisen, keinesfalls können sie als Bedingung für die zwingende Einleitung von Verfahren verwendet werden, die für den Projektwerber mit hohen Kosten und unter Umständen mit einem hohen Zeitaufwand verbunden sind.

Diese Bedingungen für die Durchführung von UVP-Verfahren werden seitens des Landes Tirol als zu unbestimmt abgelehnt.

Zum Anhang 1, Z. 8 (Infrastrukturprojekte, Straßen):

Der Begriff "Neubau" von Straßen - es sind hier alle Straßen außer Bundesstraßen betroffen - müsste näher erläutert werden, in dieser Form wäre auch eine Kurvenbegradigung mit stellenweisem Verlassen der bisherigen Trasse etwa zur Beseitigung von Gefahren- und Unfallstellen ein Neubau. Die Erschwernis und der Zeitverlust durch eine UVP wären in solchen Fällen nicht vertretbar.

Eine klarere Abgrenzung zwischen Neubau und Ausbau nach lit. e und f ist erforderlich. Im Bereich der Straßenbauverwaltungen werden auch Verbesserungen bestehender Straßen ohne zusätzliche Grundbeanspruchungen (etwa Einbau von Frostkoffer, Aufbau von Tragschichten und Fahrbahnbelägen) als Ausbau bezeichnet, die jedoch keinesfalls UVP-pflichtig sein sollen.

Zu lit. c, d und f:

Die Bestimmung über die zusätzlichen Verkehrsbelastungen von mehr als 15 % gegenüber dem langfristigen Trend bzw. eine zu erwartende Verkehrsbelastung von mindestens DTV 15.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren werden, wie zu § 24 ausgeführt, abgelehnt.

Ebenso wird die Bedingung über eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von mindestens DTV 2.000 KFZ bei Straßenneubauten und Straßenausbauten abgelehnt. Eine solche Verkehrsbelastung hat etwa eine Zufahrtsstraße zu einer Ortschaft mit 2.000 Einwohnern mit etwas Tourismus. Eine Kurvenbegradigung (Neubau nach lit. c oder Ausbau lit. f) auf einer solchen Straße wäre erst durch eine UVP zeitverzögert möglich.

Abschließend wird bemerkt, dass die bisher bei Straßenbauprojekten durchgeführten UVP-Verfahren substanziell keine Verbesserungen der ursprünglichen Straßenbauprojekte gebracht haben, sondern lediglich Zeitverzögerungen und einen enormen bürokratischen Aufwand verursacht haben.

Es ist zu befürchten, dass durch komplizierte Verfahren die flexible Anpassung von Projekten an neue Umstände verhindert wird, die während der Verfahren eintreten, und so mit veralteten Projekten weiter gearbeitet wird.

Zum Anhang 1 Z. 11 lit. b:

Auch im geänderten Entwurf ist nach wie vor unklar, was unter Flächeninanspruchnahme durch Liftrassen zu verstehen ist und wie deren Berechnung erfolgen soll.

Bei Seilbahnen beschränken sich Geländeänderungen auf die Errichtung der Stationsbauten und deren zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Flächen (Anstehbereiche etc.) sowie auf die Stützenstandorte, wobei punktuell Geländeänderungen (Abgrabungen, Aufschüttungen) erforderlich sein können. Eine durchgehende Geländeänderung ist keineswegs erforderlich. Sollte die Flächeninanspruchnahme nur in solchen Geländeänderungen bestehen, sollte dies - wie bei den Skipisten - zum Ausdruck gebracht werden.

Besteht die Inanspruchnahme der Fläche jedoch lediglich durch das Überfahren im Luftraum, müsste eine Definition der Trassenbreite eingeführt werden (Spurweite der Seilbahn, äußere Begrenzung der Fahrbetriebsmittel, bei Trassenführung im Wald, Breite des Rodungsstreifens oder dgl.) um eine klare Berechnungsmöglichkeit zu schaffen. Dies ist Anbetracht der gelegentlich hitzig geführten Auseinandersetzungen, die bereits zu Strafanzeigen geführt haben, zur Gewährleistung der Rechtssicherheit erforderlich.

Nur bei Standseilbahnen und Schleppliften können sich Geländeänderungen entlang der Trasse in größerem Umfang als erforderlich erweisen.

Als problematisch anzusehen ist auch die Frage, ob die flächenmäßig nicht unbedeutenden Lawinverbauungen (Stützwerke, Dämme, Auffangbecken zum Schutze der Seilbahnen oder von Skipisten) und Bauhilfswege - weil im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt - zu den maßgeblichen Geländeänderungen zu rechnen sind, wie dies im Falle der Skiverbindung Zell a.Z. - Gerlos geschehen ist.

Schließlich fällt auf, dass in lit. c beim Pistenneubau die Einfügung "mit Geländeänderungen" fehlt, sodass die gesamte Pistenfläche zur Berechnung herangezogen werden müsste.

Zu Anhang 1 Z. 32:

Vorübergehende Rodungen sollten von ihrem Zweck her nicht von einer Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst werden. Die Normierung einer entsprechenden Ausnahmebestimmung wäre deshalb sinnvoll.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

- 4 -

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung:

Dr. Arnold
Landesamtsdirektor

- 5 -

Abschriftlich

An die

Abteilungen

III f3 zu Zl. III b3-148/568 vom 12. Mai 1999

VI b4 zu Zl. VI b4-0.115/334-1999 vom 25. Mai 1999

II b1 zu Zl. II b1-A-80/47-1999 vom 17. Mai 1999

III a2 zu Zl. III a2-5084/34 vom 11. Mai 1999

Umweltschutz zu Zl. U-5026/453 vom 14. Mai 1999

III a1 zu Zl. III a1-90/24 vom 17. Mai 1999

Präs. III zu Zl. 21.201/55 und Zl. 21.201/54 vom 18. Mai 1999

Ve1 zu Zl. Ve1-537-163/12 und 543-6/90-33 vom 14. Mai 1999

II a, II b2, VII,

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.