

**Holding**

1100 Wien, Clemens-Holzmeister-Straße 6

**An das  
Bundesministerium für  
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt u. Wasserwirtschaft**  
Abteilung V/1 – Anlagenbezogener Umweltschutz

Stubenbastei 5  
1010 Wien

**per E-Mail (Abteilung51@lebensministerium.at)**

**ÖBB-Holding AG**

Leiter Recht  
Mag. Alfred Loidolt

Tel. +43/1/93000/44090

Fax +43/1/93000/44091

E-Mail: alfred.loidolt@oebb.at

Wien am, 19.03.2009

## **Stellungnahme zum Entwurf einer UVP-G-Novelle**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorliegenden Verordnungsentwurf ergeben sich aus Sicht des ÖBB-Konzerns nachstehende Anmerkungen:

### **1. Allgemeines**

Einerseits wurden in der Literatur im Vorfeld des vorliegenden Begutachtungsentwurfes legislative Konzepte angedacht, die – ohne materielle Nachteile – die Möglichkeit einer Konzentration von UVP und Naturverträglichkeitsprüfung ohne die Notwendigkeit einer Verfassungsänderung aufgezeigt haben (Hecht/Kubin, Vorverlegung der Alternativenprüfung der NVP in die UVP, RdU 208, 148), andererseits lag mit dem am 11.03.2008 ausgesendeten Begutachtungsentwurf einer Novelle des Bundesverfassungsgesetzes ein Vorschlag vor, welcher die – aus unserer Sicht empfehlenswerte – weitgehende Konzentration und inhaltsbezogene Stufung der Genehmigungsanforderungen von Strategischer Umweltprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung und UVP, erforderlichenfalls in gegliederten Phasen eines einheitlichen Verfahrens, ermöglicht hätte.

Letztlich empfiehlt sich gerade für die dem BMVIT sowohl nach dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G) als auch aus dem dritten Teil des UVP-G zugeordneten und ohnedies in aller Regel hoch komplexen und fachlich anspruchsvollen Verfahren zur Prüfung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Übereinstimmung mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben eine umfassende Reform des

Umweltprüfungssysteme zumindest für hochrangige nationale Verkehrsinfrastrukturvorhaben, wobei ein vollkonzentriertes, gestuftes Verfahren beim BMVIT anzustreben wäre, in welchem – nach Maßgabe und im Umfang zwingender gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben – zunächst eine allfällige Korridorprüfung im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung, in der Folge – wo die einschlägigen Richtlinien dies gebieten – eine Trassenauswahl im Rahmen einer umfassenden Naturverträglichkeitsprüfung unter Einbindung der betroffenen Bundesländer und letztlich die Durchführung einer UVP über die Auswahltrasse erfolgen könnte.

Dadurch könnte ein transparentes, den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben entsprechendes Genehmigungsverfahren eingerichtet werden, welches Gebietskörperschaften, Parteien und Bürger in die Erörterung der Prüf- und Genehmigungsinhalte zeitlich adäquat einordnet und gleichzeitig in effektiv gestufter Weise die Rechtssicherheit von der Phase der Plan- und Alternativenprüfung bis hin zur Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen nach einzelnen Materiegesetzen gewährleisten könnte.

Grundsätzlich bleibt damit anzumerken, dass der vorliegende Entwurf einer UVP-G-Novelle diese – gemeinschaftsrechtlich nach wie vor aufrechten – Anforderungen nicht aufgreift und die Chance der Schaffung einer zweckmäßigen, schlanken und effizienten Verfahrensstruktur leider weiterhin nicht genutzt wird.

Angeregt wird auch eine Prüfung der Anhebung der Schwellwerte für die Durchführung vereinfachter Verfahren bei Eisenbahnvorhaben.

## **2. Zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfs:**

### **ad 1. (§ 2 Abs 1 Z 2)**

Im Rahmen der Materialien wird die Klarstellung angeregt, dass die Beziehung des Verordnungsgebers lediglich zu dessen Information dient und keine Rückwirkung auf die Sphäre des Verordnungsgebers bewirken kann.

### **ad 14. (§ 17 Abs 2) und ad 37. (§ 24 f Abs. 1 Z 1a)**

Die hier vorgeschlagene Formulierung wird als verfassungsrechtlich bedenklich und systemwidrig eingestuft, da in eindeutig unterdeterminierter Weise hinsichtlich eines einzigen Aspektes von (Groß-)Vorhaben die Genehmigungsfähigkeit vollends von der Beurteilung einer einzigen Frage, nämlich der Energieeffizienz, abhängig gemacht wird. In der derzeit



Holding

vorliegenden Fassung wäre ein Projekt ohne jede weitere Prüfung als nicht genehmigungsfähig einzustufen, wenn nicht die optimale Energieeffizienz und -verwendung durch das UVP-Gutachten erwiesen werden kann.

Diese monokausale und in unzulässiger Weise die Betrachtung verengende Beurteilung von Vorhaben widerspricht der Gesamtsystematik des UVP-Gesetzes, welche eine Gesamtschau im Hinblick auf das öffentliche Interesse zwingend erforderlich macht. In der vorliegenden Fassung wäre dieses Kriterium jedoch ein Ausschlusskriterium und damit genehmigungskritisch.

Überdies muss daraufhin hingewiesen werden, dass faktisch hier eine dem UVP-Recht aus guten Gründen fremde Alternativenprüfung allein für einen einzelnen Aspekt des Genehmigungsverfahrens, nämlich die Energieeffizienz oder –verwendung, zum Inhalt der Verfahren gemacht würde.

Vorgeschlagen wird hier eine Formulierung, welche klarstellt, dass das Kriterium der Energieeffizienz eines der wesentlichen Beurteilungskriterien im Rahmen des UVP-Verfahrens bildet und gemeinsam mit den anderen zu beachtenden öffentlichen und privaten Interessen zu beurteilen und zu gewichten sein wird.

Darüber hinaus sollte der Behörde nach dieser Bestimmung nicht die Möglichkeit eingeräumt werden, direkt oder indirekt den Bezug einer bestimmten Energieart vorzuschreiben. Derartige Anordnungen vernichten gerade bei Vorhaben, deren Planungsstand noch nicht weit fortgeschritten ist (wie zB bei Städtebauvorhaben) den Verhandlungsspielraum des Projektwerbers, der auf diese Weise an einen bestimmten Energielieferanten gebunden werden könnte. Demnach wäre das Gebot der effizienten Energienutzung darauf einzuschränken, dass die bezogene Energie – worin sie auch immer bestehen mag – effizient genutzt wird.

Das Gebot der Minimierung der Emission von klimarelevanten Treibhausgasen ist wiederum auf die durch das Vorhaben selbst bedingten Emissionen einzuschränken. Es darf nicht der Fall eintreten, dass ein Projektwerber in Fragen der klimarelevanten Emissionsbilanz seines Energieversorgers verwickelt (zB Emissionsbilanzen von Kraftwerken außerhalb eines Städtebauvorhabens) und auf diese Weise wiederum indirekt zum Bezug einer bestimmten Energieform gezwungen wird. Dies wäre in den Erläuterungen klarzustellen, um vorhersehbare Fehlinterpretationen der UVP-Behörden zu vermeiden.

**ad 16. (§ 17 Abs 9)**

Die Erläuterungen weisen – an sich zutreffend – darauf hin, dass Vorhaben der Z 18 des Anhangs 1 Erschließungscharakter zukommt. Im UVP-Verfahren sollen Vorgaben für die spätere Bebauung entwickelt werden.

Genehmigungen für Städtebauvorhaben sollen somit den Rahmen für eine konkrete Bebauung bilden, die sich über Jahre oder Jahrzehnte erstreckt. Dementsprechend wird regelmäßig der Fall eintreten, dass gewisse – in einer Gesamtbetrachtung unwesentliche – Änderungen des Städtebauprojektes eintreten.

Kommt dem UVP-Genehmigungsbescheid bindende Wirkung für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren für die konkrete Bebauung zu, ist sicherzustellen, dass die Materienbehörde auch eine Bebauung genehmigen darf, die geringfügig von dem UVP-Konsens für das Städtebauvorhaben abweicht. Hier gilt es, die Notwendigkeit einer Abänderung des UVP-Genehmigungsbescheides auszuschließen und auf diese Weise die Gefahr einer neuerlichen – aus Umweltsicht unnötigen und investorfeindlichen – Verfahrenskaskade zu vermeiden.

Da die Abnahmeprüfung iSd § 20 Abs 6 UVP-G auf Grund der Natur des Vorhabens entfällt, sind Änderungen der UVP-Genehmigung für das Städtebauvorhaben nach dem UVP-G grundsätzlich nur dann erforderlich, wenn das Vorhaben die Schwellenwerte bzw Kriterien des § 3a UVP-G übersteigt. Alle unterhalb dieser Schwelle liegenden Änderungen sind genehmigungsfrei und sollten dies auch in Zukunft weiterhin sein. Daher ist in der Neuregelung des § 17 Abs 9 klarzustellen, dass sich die bindende Wirkung des Genehmigungsbescheides nicht auf Abweichungen unterhalb der Schwelle des § 3a UVP-G bezieht.

**ad 29. (§ 24 Abs 5 iVm § 24a Abs 1)**

Im Hinblick auf das Genehmigungsregime ist nach der vorgeschlagenen Textfassung („alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen“) die Frage zu klären, ob im UVP-Verfahren auch das im Eisenbahngesetz als Genehmigungsvoraussetzung zwingend erforderliche Gutachten gem § 31a EisbG (welches ja nicht von der Behörde einzuholen ist, sondern – iSd § 24a Abs 1 UVP-G – von der Projektwerberin vorgelegt werden muss) mit dem Bauentwurf vorzulegen ist.

Unabhängig davon ist auch nicht ausreichend klargestellt, ob die üblicherweise von der Eisenbahnbehörde geforderten Inhalte des UVP-Gutachtens auch im § 31a-Gutachten – womöglich parallel – behandelt werden müssen (arg § 31b Abs 1 Z 3 EisbG „die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung“). Letztlich wäre eine Klarstellung zur Frage zu begrüßen, ob die UVP-Behörde berechtigt ist, verfahrensbezogen Gutachter iSd § 31a EisbG als UVP-Sachverständige zu bestellen.

In diesem Zusammenhang wird angeregt, klarzustellen

- dass (im Hinblick auf die hohe fachliche Komplexität von Eisenbahnbauvorhaben) das gem § 31a EisbG von der Genehmigungswerberin vorzulegende Gutachten auch im Rahmen einer UVP erforderlich ist,
- dass diesfalls das § 31a Gutachten aber auf die ohnedies im Rahmen des UVP-Gutachtens – bzw im Rahmen einer zusammenfassenden Bewertung –zu behandelnden Inhalte nicht gesondert einzugehen hat und
- die UVP-Behörde ausdrücklich ermächtigt wird, Gutachter gem § 31a für ein konkretes Vorhaben auch als Sachverständige im UVP-Verfahren zu bestellen.

#### **ad 32. (§ 24a Abs 7)**

Offen bleibt durch den vorgeschlagenen Text, ob das gesamte Verfahren oder nur Teile der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der Verfahrenserfordernisse gemeinsam durchgeführt werden können.

Wenn eine Durchführung der gesamten Umweltverträglichkeitsprüfung in einem gemeinsamen Verfahren angeordnet wird, müssten beide Verfahren zum Zeitpunkt der Entscheidung über die gemeinsame Durchführung in derselben Verfahrensphase stehen.

Eine spätere Integration verschiedener Verfahren etwa erst zum Zeitpunkt der Konsultationen oder der öffentlichen Erörterung wäre dadurch genauso ausgeschlossen wie die Verbindung nur für einzelne, aber entscheidende Verfahrensphasen wie etwa die Erstellung des Gutachtens oder die öffentliche Anhörung. Der Wortlaut des Entwurfes (arg „die Umweltverträglichkeitsprüfung ... gemeinsam durchzuführen ist“) deutet darauf hin, dass nur die gesamte Umweltverträglichkeitsprüfung in ihrem Umfang ab der Einreichung bis hin zur Erledigung einer gemeinsamen Durchführung unterzogen werden könnte.



Holding

Statt eines effizienten, zügigen und die Parteienrechte wahrenen Verfahrens könnte es bei einer Umsetzung des Entwurfes in der vorliegenden Fassung zu überkomplexen, verwirrenden, langwierigen, teuren und letztlich den öffentlichen Interessen an einer sparsamen und effektiven Verwaltung zuwiderlaufenden Massenverfahren kommen, die die Diskussion der eigentlich wichtigen Inhalte der betroffenen Vorhaben mehr verunmöglichen als erleichtern.

Dies umso mehr, als schon die geltende Fassung des Gesetzes eine auswirkungsbezogene Betrachtung von in räumlicher Verbindung stehenden Vorhaben nicht nur ermöglicht, sondern auch erfordert und mit § 5 Abs 7 einen geeigneten Ansatzpunkt für die Verbindung von Verfahren bietet. Diese Bestimmung in ihrem Anwendungsbereich auszudehnen (insb etwa auf eine auch nach dem vorliegenden Entwurf weiterhin nicht mögliche Verbindung zwischen dem 2. und dem 3. Abschnitt) erschiene als praktikablere Lösung.

Die vorgeschlagene Fassung bringt jedoch auch Unsicherheiten für den Rechtsmittelweg, da damit nicht klar ist, ob die Erledigung in einem gemeinsamen Bescheid zu erfolgen hat und damit die Genehmigung eines Vorhabens automatisch in Wegfall gerät, wenn die Erledigung für das jeweils andere Vorhaben erfolgreich angefochten wird. Hier wäre eine Klarstellung dahingehend erforderlich, dass das rechtliche Schicksal der einzelnen Genehmigungsbescheide nicht zwingend voneinander abhängig ist und dass es überdies der Behörde freisteht, auch nur einzelne Schritte des Verfahrens, wie zum Beispiel die öffentliche Erörterung oder Konsultationen zur gemeinsamen Durchführung, zu verbinden.

Überdies ist nach dem Wortlaut die Frage offen, was bei sachlichem Zusammenhang in den jeweiligen Verfahren Vorhabensteil wird: Würde eine durch ein UVP-pflichtiges Straßenvorhaben angestoßene Schienenquerung in einem – ebenfalls UVP-pflichtigen – Schienenvorhaben damit – obwohl eigentlich nicht Projektgegenstand – zum Inhalt der UVP auch des Schienenvorhabens werden?

Es ist insgesamt fraglich, inwiefern hier überhaupt eine sachliche Rechtfertigung oder gar ein Erfordernis für Änderungen bzw Ergänzungen gegenüber den allgemeinen Regelungen des § 39 AVG bzw des geltenden § 24 Abs 11 UVP-G besteht. Diese erscheinen durchaus ausreichend.

**ad 39. (§ 24f Abs. 6)**

Auch diese Bestimmung ist in verfassungsrechtlicher Hinsicht als unterdeterminiert zu kritisieren, weil keine Kriterien für die in den Erläuterungen sogenannten „Nebenbestimmungen“ formuliert werden und damit der Behörde im wesentlichen völlig freies Ermessen für die Formulierung von Nebenbestimmungen eingeräumt wird.

Auch diese vorgeschlagene Regelung stößt daher auf Bedenken im Hinblick auf Art 18 B-VG.

Aus unserer Sicht kann die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung § 24f Abs 6 – im Hinblick darauf, dass Nebenbestimmungen sowohl in Gesetzen als auch Verordnungen, die von der UVP-Behörde im Rahmen ihres Genehmigungsverfahrens mit anzuwenden sind, in determinierter und dem Legalitätsprinzip entsprechender Weise eine Grundlage finden – ersatzlos entfallen. Allenfalls könnte die Einführung eines Sondergenehmigungstatbestandes geprüft werden, durch den für die Erteilung einer UVP-Genehmigung erforderliche Nebenbestimmungen als gesonderter Spruchinhalt aufgenommen werden können.

Ersatzweise wird vorgeschlagen, diese Bestimmung zumindest um eine Klarstellung dahingehend zu ergänzen, dass bei der Anwendung der genannten Bestimmungen Nebenbestimmungen nur in dem Ausmaß zu treffen sind, als diese zur Erreichung zwingender Vorgaben des Umweltschutzes erforderlich und im Hinblick auf das Gesamtvorhaben verhältnismäßig sind.

**ad 43. (§ 24g)**

Das zu Z 1 des Entwurfes vorgeschlagene Kriterium stellt eine im Vergleich zur bisherigen Rechtslage unzumutbare Verschärfung dar, da aus subjektiver Sicht jede Projektänderung zumindest in isolierten Einzelaspekten als der Umweltverträglichkeitsprüfung „widersprechend“ empfunden oder dargestellt werden kann. Die von der geltenden Rechtslage gebotene gesamthafte Betrachtung trägt den vielschichtigen und notwendigerweise immer verschiedene Gesichtspunkte zusammenschauenden Anforderungen einer UVP bei weitem besser und in sachlich korrekter Weise Rechnung. Es besteht überhaupt kein Anlass, diese Bestimmung zu ändern.

Dies erscheint umso dringlicher, als nun auch ohne ersichtlichen Grund die Überschrift von „Änderung des Projektes“ vor § 24g UVP-G-alt auf „Änderung eines Bescheides vor Zuständigkeitsübergang“ vor § 24g UVP-G-neu geändert wurde. Damit wird es ua auch der Behörde ohne sachliche Grundlage zusätzlich erschwert, bei Vorhabensänderungen nach



Holding

Vorliegen einer Genehmigung – so wie bisher – die Zulässigkeitsparameter des § 24g wenigstens analog anzuwenden (weil ja nicht mehr von der Vorhabensänderung, sondern von der Bescheidänderung die Rede ist). Statt also einen von der Vollziehung entwickelten Lösungsansatz aufzugreifen, erschwert und verkompliziert die vorgeschlagene Fassung den Umgang mit Änderungen in unsachlicher Weise, ohne dass eine Verbesserung in Bezug auf die Ziele des UVP-Regimes erreicht wird.

Vorgeschlagen wird, die Textierung der geltenden Fassung mit der Maßgabe beizubehalten, dass statt des dort enthaltenen „oder“ - wie im Entwurf vorgeschlagen - „und“ eingefügt wird und die Überschrift vor § 24g weiterhin so zu fassen, dass sie sich auf „Vorhaben“ und nicht auf „Bescheide“ bezieht.

#### **ad 43. (§ 24h)**

Die Bestimmung des § 24h ist insofern unflexibel und nicht mit den Zielen der UVP vereinbar, als die Behörde gezwungen ist, jedwede zur Herstellung der Bescheidkonformität erforderlichen Maßnahmen auch dann zwingend vorzuschreiben, wenn diese unter Umständen zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt führen, als – im Vergleich dazu – durch den damit bewirkten Nutzen für die Umwelt gerechtfertigt ist.

Die Bestimmung sollte also zumindest dahingehend modifiziert werden, dass im Hinblick auf die Ziele und Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Vorgaben der UVP-rechtlichen Genehmigung und der Einbindung der mit den betroffenen Themen zu befassenden Sachverständigen jene Maßnahmen vorzuschreiben sind, welche im Sinne einer Gesamtbewertung zur Herstellung der mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verfolgten Ziele für erforderlich erachtet werden.

Alternativ könnte auch in den erläuternden Bemerkungen klargestellt werden, dass den Erfordernissen iSd § 24h durch das eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligungsverfahren entsprochen ist.

#### **ad 88. (Fußnote 3a in Anhang 1)**

Grundsätzlich wird die Umformulierung begrüßt, stellt sie doch klar, dass die Multifunktionalität der späteren Bebauung und die gemeinsame Planung („gesamthaft“) die charakteristischen Merkmale für ein Städtebauvorhaben sind.





Holding

Aus dem Wort „Erschließungsvorhaben“ ist abzuleiten, dass nur die geplante Infrastruktur, nicht aber die zukünftige Bebauung (Antrags-)Gegenstand des UVP-Verfahrens sein soll. Unklar sind in diesem Zusammenhang aber die Erläuterungen zur geplanten Bestimmung des § 17 Abs 9. Dort ist die Rede davon, dass die „*konkrete Ausgestaltung der Bebauung in allen Einzelheiten*“ nicht Gegenstand dieses Vorhabens, sondern nachfolgender Projekte sein solle. Bei richtiger Interpretation des Wortes „Erschließungsvorhaben“ ist die konkrete Bebauung aber gar nicht Bestandteil desselben, sodass sich entgegen den Erläuterungen gar nicht die Frage stellt, ob und welche Details erst in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren für die einzelnen Baulichkeiten zu beurteilen sind. Die Städtebau-UVP bleibt aber auf die Infrastruktur beschränkt, es können lediglich Bebauungsgrenzen – als Abgrenzungskriterium zur Infrastruktur – im UVP-Verfahren festgelegt werden. Die Bebauung innerhalb dieser Grenzen sollte im UVP-Verfahren aber nicht weiter präzisiert bzw determiniert werden.

Natürlich kann die Umweltverträglichkeit des „Erschließungsvorhabens“ nicht ohne Rücksicht auf die mögliche Bebauung beurteilt werden, da der durch die Bebauung generierte Verkehr die ausschlaggebende Emissionsquelle eines Städtebauvorhabens ist. Gewisse Annahmen betreffend die Bebauung werden daher im UVP-Verfahren von Bedeutung sein, obwohl die Bebauung selbst nur Beurteilungs-, aber nicht Antragsgegenstand ist. Es ist aber überzogen – und auch gemeinschaftsrechtlich nicht gefordert -, dass die Emissions- und Verkehrsprognose den worst case abbilden muss. Je unschärfer die Annahmen über die zukünftige Nutzung, desto schlechter fällt die worst case-Betrachtung aus. Da es sich bei städtischen Gebieten in der Regel um luftbelastete Gebiete handeln wird, birgt das Erfordernis einer worst case-Prognose die Gefahr, dass sinnvolle und in der Realität auch umweltverträgliche Projekte nicht genehmigt werden können. Es sollte daher klargelegt werden, dass der Verkehrs- und Emissionsbetrachtung kein worst case-, sondern ein realistisches Szenario zu Grunde zu legen ist.

Nach der derzeitigen Formulierung des UVP-Tatbestandes sind die Standorteigenschaften irrelevant. Dies ist ungerechtfertigt, da innerstädtische Bauungen in der Regel über eine besonders gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Straßenbahnen, U-Bahnen, Buslinien) verfügen. Bei solchen Standorten ist das Stadtzentrum in der Regel fußläufig erreichbar, das Radwegenetz ist gerade in diesen Lagen besonders effizient. Dies und die städtebaulich wünschenswerte Belegung von Stadtzentren rechtfertigt es, Städtebauvorhaben im innerstädtischen Bereich UVP-rechtlich zu privilegieren.



Holding

Legistisch könnte dies dadurch erreicht werden, dass Städtebauvorhaben innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete von der UVP-Pflicht ausgenommen werden. Der Begriff „geschlossenes Siedlungsgebiet“ wird derzeit bereits bei den UVP-Tatbeständen der Z 10 (bestimmte Eisenbahnvorhaben), Z 20 (Beherbergungsbetriebe) und Z 23 (Campingplätze) verwendet. Auf Grund der dazu ergangenen Judikatur und Literatur (US 16.12.1999, US 9/1999/4-39, *Payerbach*, VwGH 7.9.2004, 2003/05/0218, *Randl/Raschauer* in RdU U&T 2007, 38) ist der Begriffsinhalt ausreichend umrissen und in der Verwaltungspraxis bereits ein taugliches Abgrenzungskriterium. Insbesondere gewährleistet er, dass Städtebauvorhaben am Rande des Stadtgebietes nicht erfasst (privilegiert) werden.

Zu beachten sind freilich auch die gemeinschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen. Städtebauvorhaben sind im Anhang 2 der UVP-Richtlinie gelistet (Z 10 lit b), sodass die Mitgliedstaaten die UVP-Pflicht vom Ergebnis einer Einzelfalluntersuchung oder dem Erreichen bestimmter Schwellenwerte abhängig machen können (Art 4 Abs 2 RI). Dieses Ermessen ist freilich nach der Judikatur des EuGH kein schrankenloses. In Bezug auf Städtebauvorhaben hat der EuGH in seinem Urteil vom 16.3.2006, Rs C-332/04 zum Fall eines Freizeitzentrums in Paterna (Spanien) festgestellt, dass die pauschale Ausnahme von Städtebauvorhaben in Stadtgebieten von der UVP-Pflicht gemeinschaftsrechtswidrig ist. Begründet wurde diese Entscheidung primär damit, dass die spanische Regelung zu undifferenziert ist. Diese Bedenken treffen auf die vorgeschlagene Ausnahme für Städtebauvorhaben „innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete“ nicht zu, da nach dieser Regelung Städtebauvorhaben am Stadtrand (also Stadterweiterungsprojekte) sehr wohl der UVP-Pflicht unterliegen würden, während dies bei der spanischen Regelung nicht der Fall gewesen wäre. Um allenfalls dennoch bestehenden gemeinschaftsrechtlichen Bedenken zu begegnen, wäre es möglich, für die Ausnahme von der UVP-Pflicht ein zusätzliches Kriterium – nämlich ein günstiger Anteil am öffentlichen Verkehr – einzuführen. Damit wäre sichergestellt, dass die Ausnahme von der UVP-Pflicht nur für solche Vorhaben gilt, die aus Umweltsicht wünschenswert sind. Für die Beurteilung der Ausnahme von der UVP-Pflicht wäre zwar jeweils die Erstellung einer Verkehrsprognose erforderlich. Dies wird aber in der Praxis kein Problem darstellen, die Situation unterscheidet sich nicht von jener bei der DTV-Prognose für Straßenbauvorhaben (Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G).

Zu bemängeln ist schließlich das Fehlen einer Regelung für Städtebauvorhaben, die für sich genommen UVP-pflichtige Einzelprojekte umfassen (Einkaufszentrum, Parkdecks udgl). Nach dem derzeitigen legislatischen Modell sind in solchen Fällen sowohl eine UVP für das Städtebauvorhaben als auch eine (gesonderte) UVP für die UVP-pflichtigen



Holding

Einzelkomponenten durchzuführen. Damit kann sich zB im Fall eines Parkdecks die Notwendigkeit ergeben, die - immer gleichen oder ähnlichen - Umweltauswirkungen in mehreren Verfahren beurteilen zu müssen: Zunächst im Rahmen der idR erforderlichen strategischen Umweltprüfung (SUP), sodann im Städtebau-UVP-Verfahren, daran anschließend in einem allfälligen Feststellungsverfahren nach § 3 Abs 4 UVP-G zur Feststellung der UVP-Pflicht des Parkdecks sowie schließlich im UVP-Genehmigungsverfahren für das Parkdeck selbst. In diesem Beispiel könnte das Parkdeck also erst nach vier – positiv absolvierten - Umweltprüfungen tatsächlich errichtet werden. Solche Mehrfachprüfungen – bei gleichem oder sehr ähnlichem Betrachtungsgegenstand – sind überflüssig. Es wird daher angeregt, die Einzelkomponenten eines UVP-pflichtigen Städtebauvorhabens von einer gesonderten UVP-Pflicht auszunehmen.

Zu den Tatbeständen der Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G:

Nach diesen Tatbeständen hängt die UVP-Pflicht mitunter vom Erreichen einer „durchgehenden“ Mindestlänge der geplanten Straße ab. Die Auslegung dieses Begriffes bereitet in der Verwaltungspraxis Schwierigkeiten und zwar konkret dahingehend, ob die Längen von abzweigenden Straßenzügen in das Längenkriterium einzurechnen sind. Es wird daher vorgeschlagen, die Regelung derart zu präzisieren, dass tatsächlich nur durchgehende Straßenzüge in einer über den Schwellenwerten liegenden Länge erfasst werden.

#### **ad 89. (Anhang 2)**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Aufnahme von Weltkulturerbe-Gebieten keiner gemeinschaftsrechtlichen Vorgabe folgt und somit das nationale UVP-Verfahren einmal mehr mit Inhalten überfrachtet wird, die zu erheblichen Erschwernissen von Vorhaben führen können. Die Aufnahme dieser Inhalte ins UVP-Verfahren ist dabei nicht nur als überschießend zu qualifizieren; sie ist auch weder zweckgemäß noch erforderlich: Gerade Aspekte des Orts- und Städtebildschutzes können in anlagenrechtlichen Verfahren immer und ohne besondere gesetzliche Vorgaben bei der Abwägung öffentlicher Interessen in ausreichender Form gewürdigt werden. Wir sprechen uns daher gegen die Aufnahme dieses Passus in den Anhang 2 des UVP-G aus.

Zumindest wäre im Sinne einer der Systematik des UVP-G folgenden Regelungstechnik darauf abzustellen, ob das Vorhaben tatsächlich *in* einem der genannten Schutzgebiete zu liegen kommt bzw ein geschütztes Schutzgut direkt berührt, damit ausreichend determiniert ist, wann ein Verfahren durchzuführen ist.



Die ÖBB-Holding AG ersucht um Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Alfred Loidolt e.h.