

Flughafen Wien AG
Public Affairs
publicaffairs@viennaairport.com
Tel.: +43-1-7007-22222



Datum: 30.07.2018
Zeichen: C/CP/CS/cs/177

Per E-Mail

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Stubenbastei 5
1010 Wien

Abt.11@bmnt.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Stellungnahme zum Ministerialentwurf einer UVP-G-Novelle;

BMNT-UW.1.4.2/0077-I/1/2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Wien AG (FWAG) erlaubt sich, innerhalb offener Frist zum Entwurf der Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) wie folgt Stellung zu nehmen:

1) Vorbemerkungen

Die Flughafen Wien AG (FWAG) zählt zu jenen Unternehmen in Österreich, die **dringend notwendige Investitionen** in strategisch **wichtige Infrastruktur** (aus eigenen Mitteln, ohne Steuergeld) tätigen möchte und das auch tut. Für den Wirtschaftsstandort Österreich sind diese Bemühungen essentiell, doch gibt es gerade für diese kritischen Projekte enorme Hürden. Diese gilt es schnellstmöglich abzubauen, um den Ausbau und die Verbesserung von Österreichs Infrastruktur zu ermöglichen.

Die Unternehmenspolitik der FWAG ist darauf ausgerichtet, **wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele** in einem **ausgewogenen Verhältnis** zu verfolgen. Daraus leiten sich für unsere Umweltpolitik folgende zentrale, strategische Leitlinien ab:

Wir bekennen uns zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichten uns zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Das bedeutet u.a.:

- Einen möglichst **effizienten und schonenden Umgang mit der Umwelt** und den natürlichen Ressourcen, vor allem auch durch den Einsatz eines umfassenden Umweltmanagementprogramms, neue Technologien und die Nutzung **alternativer Energieträger**.
- Durch die Nutzung aller technischen und faktischen Möglichkeiten, trotz tendenziell steigenden Verkehrsaufkommens, die Belastung durch Emissionen und Immissionen zu minimieren.

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.

Eine entsprechende **Staatszielbestimmung** im B-VG soll – im Sinne der Nachhaltigkeit - auch die dort bislang fehlenden Faktoren Beschäftigung und **Wirtschaftsstandort** berücksichtigen.

Die **FWAG begrüßt** daher grundsätzlich eine **Novellierung des UVP-G**, der vorliegende Entwurf lässt jedoch **lediglich erste Teilansätze zu einer Effizienzsteigerung und Beschleunigung** der Verfahren erkennen.

Diese **Ansätze zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung** der Verfahren sind **bei weitem nicht ausreichend**. Ohne wesentliche weitere Schritte zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung der Verfahren ist der Wirtschaftsstandort Österreich gefährdet, ohne dass damit irgendetwas für die Umwelt gewonnen wäre.

Die **Zeitdauer**, den 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 Ausbauten 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. Das führt dazu, dass vor der Antragstellung bereits Jahre vergehen, um all das zusammenzustellen und im Verfahren niemand mehr in der Lage ist, dies auch zu lesen. Richter und Behörden müssen entscheiden, ohne auch nur die Unterlagen wirklich zu kennen und die **gesetzlich festgelegte Entscheidungsfrist von 9 bzw 12 Monaten** für Großvorhaben **wird nirgends eingehalten**. Die Sinnfrage, weshalb es all dieser Unterlagen bedarf, wird vielfach nicht mehr gestellt.

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.

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. Da man sich in Details verliert, ändern sich diese Details während des Verfahrens selbstverständlich und müssen – sinnloser Weise – stetig neu ermittelt werden. Änderungen des Standes der Technik, neue Methodeneitfäden und dergleichen sprießen unaufhörlich und immer rascher hervor und müssen laufend eingearbeitet werden. Welchen Sinn das angesichts eines auf Jahrzehnte angelegten Vorhabens (und der sich naturgemäß laufend ändernden Natur) hat, wird nicht mehr gefragt. Es sollte auch klarer als bisher zum Ausdruck gebracht werden, dass der fachlichen Beurteilung **nicht Worst-Case-Szenarien zugrunde gelegt** werden sollen, sondern das realistisch erwartbare Szenario. Ansonsten besteht die Gefahr, dass es zu unrealistischen Überschätzungen der Umweltauswirkungen kommt.

Änderungen des Standes der Technik, neue Methodenleitfäden und dergleichen sprießen 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.

⇒ Wir **fordern** daher nachdringlich, **grundlegende Schritte** zur **Effizienzsteigerung und Beschleunigung der Genehmigungsverfahren** zu setzen, damit diese wieder ihren Sinn erfüllen können und nicht zweckentfremdet als Verzögerungsinstrument, bzw aufgrund ihrer abschreckenden Wirkung als Verhinderungsinstrument, dienen.

Sofern diese Schritte nicht mit der vorliegenden Novelle gesetzt werden, möge eine **ernsthafte Offensive gestartet** werden, die Verfahrensmisstände grundlegend und nachhaltig zu sanieren.

Primäres Ziel der Novelle ist offenbar die **Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU**. Dazu ist erfreulich festzustellen, dass – dem Regierungsübereinkommen entsprechend – eine Übererfüllung unionsrechtlicher Vorgaben (ein "**Golden Plating**") weitgehend **vermieden** wurde.

Im Folgenden wird zunächst auf die im Ministerialentwurf der Novelle enthaltenen Punkte Stellung genommen (Punkt 2), bevor einige weitere Vorschläge gemacht werden (Punkt 3). Auf Vorhaben des dritten Abschnitts gehen wir nicht ein.

2) Zum Entwurf der UVP-G-Novelle

2.1 Zu § 2 Abs 6, § 19 Abs 1 Z 8 und Abs 12 (Standortanwalt)

Wir **begrüßen** die Einrichtung eines Standortanwalts.

Derzeit sind in den UVP-Genehmigungsverfahren die Umweltinteressen überrepräsentiert. Neben den Umweltorganisationen nehmen diese Interessen auch die Umweltschaffenden, die Bürgerinitiativen und die Nachbarn wahr. Dass es aber nicht nur Umweltinteressen, sondern auch andere öffentliche Interessen gibt, kommt im Verfahren zu kurz, weil niemand dazu berufen ist, diese geltend zu machen. So bleibt es derzeit dem Projektwerber überlassen, die öffentlichen Interessen vorzutragen, was eigentlich nicht seine Aufgabe ist. Von Projektgegnern wird dann vielfach auch noch die Glaubwürdigkeit angezweifelt. So geraten die vielfältigen öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens vielfach unter die Räder.

2.2 Zu § 4 Abs 2 (Vorverfahren)

Laut Entwurf soll dem § 4 Abs 2 – dieser betrifft das förmliche Vorverfahren iSd § 4 Abs 1 – angefügt werden, dass "*[d]ie Stellungnahme ... bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung zu berücksichtigen [ist].*"

Diese Ergänzung wäre kontraproduktiv und sollte **gestrichen** werden:

Von den Prüfgutachtern werden im Vorverfahren vielfach Wünsche geäußert, die einer rechtlichen Grundlage entbehren oder über diese teils weit hinausgehen. Die Bestimmung könnte in der Praxis so gedeutet werden, dass auch Forderungen, die gesetzlich nicht gedeckt sind, berücksichtigt werden müssten, weil die Stellungnahme nach dem vorgeschlagenen Wortlaut jedenfalls zu berücksichtigen ist.

2.3 Zu § 5 Abs 2 (Verbesserungsauftrag)

Ein wesentlicher Faktor für Verfahrensverzögerungen bei Großverfahren liegt darin, dass es viel zu spät einen abschließenden Verbesserungsauftrag gibt. Man könnte meinen, dass manche von der Behörde beauftragten Prüfgutachter nicht motiviert genug sind, sich die Unterlagen bereits frühzeitig abschließend zum Thema Verbesserungsbedarf anzusehen.

Der nunmehrige (neuerliche) Versuch des Gesetzgebers, die Behörden zur rascheren Erteilung eines Verbesserungsauftrags anzuregen, besteht darin, das in § 13 Abs 3 AVG ohnehin bereits enthaltene Wort "*unverzüglich*" auch in § 5 Abs 2 UVP-G explizit einzufügen. Auch wenn dies **begrüßt** wird, ist gleichzeitig zu befürchten, dass es normativ wirkungslos bleibt, weil bereits geltendes Recht offenkundig nicht immer beachtet wird.

Daher ist auch dieser **Lösungsansatz unzureichend**. Es bedarf vielmehr einer grundlegenden Neuregelung, um den allseits – auch von Umweltorganisationen – gewünschten Effizienzsteigerungs-Effekt zu erzielen. Unseres Erachtens müsste eine **gesetzliche Frist** gesetzt werden, bis zu der spätestens ein Verbesserungsauftrag erteilt werden darf. Spätere "Verbesserungen" sollte die Behörde selbst und auf eigene Kosten vornehmen müssen. Dies würde wohl recht rasch dazu führen, dass die von der Behörde beauftragten Prüfgutachter die Unterlagen rascher und gründlicher ansehen. Zugleich wäre dies ein Incentive, dass die Behörden entsprechend (ua auch mit Prüfgutachtern) ausgestattet und zum Verfahrensmanagement geschult werden. Zugleich sollte ein striktes **Monitoring zu Dauer und Inhalten von Verbesserungsaufträgen** eingeführt werden. Damit könnte überprüft werden, worin die Ursachen für allfällige Verzögerungen liegen und ob der Verbesserungsauftrag auch Inhalte aufweist, die mit einem Verbesserungsauftrag nichts zu tun haben.

2.4 Zu § 6 Abs 1 Z 4 lit e ("Klimawandel" in der UVE)

Hier fehlt – entsprechend der UVP-RL – die Klarstellung, dass lediglich die Emissionen von klimaschädigenden Stoffen, **nicht** aber die **Wirkungen** dieser Emissionen **auf das Weltklima** darzustellen sind. Letzteres wäre nämlich für den einzelnen Projektwerber unmöglich. Niemand ist heute wissenschaftlich in der Lage, einen Kausalzusammenhang zwischen einem konkreten Projekt und dem Weltklima herzustellen. Eine solche Forderung würde gegen den Grundsatz "*ultra posse nemo tenetur*" verstoßen und lediglich zu sinnlosen (pseudo-)wissenschaftlichen Diskussionen führen.

Zudem sollte in § 17 UVP-G auf geeignete Weise klargestellt werden, dass der **Klimawandel kein Genehmigungskriterium** ist. Auch in der UVP-RL geht es lediglich um die Darstellung der Emissionen im Umweltbericht, nicht aber um ein Genehmigungskriterium.

2.5 Zu § 6 Abs 1 Z 4 (Kumulierung in der UVE)

Aus der UVP-RL übernommen wurde nunmehr die explizite Anordnung, dass auch die Umweltauswirkungen infolge des Zusammenwirkens mit anderen bestehenden oder genehmigten Vorhaben zu beschreiben sind.

In den Erläuterungen wird dazu klargestellt, dass die Umweltsituation im Bestand (Nullfall) der Umweltsituation mit dem Vorhaben (Planfall) – beides im jeweils maßgeblichen Prognosezeitpunkt – gegenüberzustellen ist. Dies entspricht, wie ebenfalls in den Erläuterungen festgehalten, der aktuellen Praxis, weshalb es sich **lediglich** um eine **Klarstellung** handelt.

Erinnert sei hier **jedoch** daran, dass die Kumulation der Umweltauswirkungen **auch im UVP-Feststellungsverfahren** (zur Frage, ob UVP-Pflicht besteht) eine Rolle spielt und dort seit jeher – für die Praxis vielfach kaum oder gar nicht vollziehbar – anders interpretiert wird. Dort sollen die Umweltauswirkungen im Bestand von der Ist-Situation abgezogen und so ein artifiziell reduzierter Nullfall gebildet werden. Zugleich sollen die Umweltauswirkungen im Bestand dem Vorhaben zugerechnet werden, sodass das Delta zwischen Nullfall und Planfall künstlich vergrößert wird, was vielfach zur Feststellung einer UVP-Pflicht führt. Im UVP-Genehmigungsverfahren werden dann aber die Umweltauswirkungen im Bestand wieder – wie oben dargestellt – völlig richtig dem Bestand und nicht dem Vorhaben zugerechnet. Dies ist inkonsistent und sachwidrig. Die Kumulation der Umweltwirkungen muss im UVP-Feststellungsverfahren auf gleiche Weise erfolgen wie im allenfalls nachfolgenden UVP-Genehmigungsverfahren – und wie nunmehr in den Erläuterungen zur UVE zutreffend beschrieben. Die gehört in § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 UVP-G angepasst (dazu weiter unten).

2.6 Zu § 6 Abs 1 Z 5 (Ausgleichsmaßnahmen in der UVE)

Hier versucht der Gesetzgeber klarzustellen, dass es im Hinblick auf Ausgleichsmaßnahmen genügt, den Maßnahmenraum und die Entwicklungsziele funktional zu beschreiben (dass also die Ausgleichsmaßnahmen nicht so präzise wie das Vorhaben selbst beschrieben werden müssen). Dieses Bemühen ist zu begrüßen, sollte jedoch in zweierlei Hinsicht noch ergänzt bzw präzisiert werden:

- Es geht in den UVP-Genehmigungsverfahren **nicht nur** um "**Ausgleichsmaßnahmen**", sondern auch um Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, um CEF-Maßnahmen (Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit), um landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, usw. Besser wäre daher die allgemeine Formulierung "*derartige Maßnahmen*".
- Der Regelungsvorschlag findet sich am falschen Ort. Alle diese Maßnahmen – insbesondere die Ausgleichsmaßnahmen – werden üblicher Weise zum Vorhabensbestandteil erklärt, damit die Behörde sie nicht vorschreiben muss, was diese nämlich zur "Planerin" teils recht großer "Teilvorhaben" machen würde. Es geht also in Wahrheit nicht um die UVE, sondern um die Vorhabensbeschreibung (einerseits im Antrag, andererseits in der Genehmigung). Die Vorschläge von Fachberichterstellern im Rahmen ihrer Fachberichte in der UVE sind ohnehin nur unverbindliche Vorschläge; hier bedarf es einer solchen Klarstellung gar nicht. Die Regelung gehört daher nach **§ 5** verschoben. Wichtig – und letztlich entscheidend – wäre auch eine dementsprechende Klarstellung in **§ 17** betreffend den Genehmigungsbescheid.

2.7 Zu § 9 Abs 1 (Öffentliche Auflage, Datenträger)

Der Regelungsvorschlag ist **überschießend**:

Nach dem Vorschlag sollen die Einreichunterlagen bei der Behörde und bei den Gemeinden nicht in Papierform, sondern in elektronischer Form zur öffentlichen Einsicht bereitgestellt werden. Akteneinsicht soll sodann in jeder technisch möglichen Form zu gewährt werden.

Wenn sich bei einem Vorhaben wie der dritten Piste herumspricht, dass sich jeder der potenziell Betroffenen (wohl mehr als 2 Mio Menschen) einen Datenstick mit dem gesamten Einreichoperat holen kann, dann stellen sich zahlreiche Fragen:

- Wer trägt die **Kosten** für die zumindest tausenden USB-Sticks?
- Wie kann sichergestellt werden, dass **Daten nicht verändert** und – in nicht immer konstruktiver Absicht – in Umlauf gebracht werden?
- Wie stellen die Behörden und Gemeinden den **Datenschutz** sicher? In den Einreichunterlagen finden sich zahlreiche personenbezogene Daten, die der DSGVO unterliegen.

- Wie geht man mit **Sicherheitsrisiken** um? Die Detailinformationen über kritische Infrastruktur (wie zB Flughäfen) sollten nicht elektronisch weltweit verbreitet werden.
- Auf neueren Behörden-PCs gibt es keine CD-Laufwerke mehr und sind **USB-Ports** aus **Datensicherheitsgründen** gesperrt. Wie sollen die Behörden dann die Einsicht auf Datensticks gewähren oder den Akt auf Datensticks zur Verfügung stellen?
- Viele betroffene **Bürger** werden es nicht schätzen, sich in tausenden elektronischen Dateien (mit für sie nicht nachvollziehbaren Dateibezeichnungen) orientieren zu müssen, statt eine "handfeste" Unterlage oder einen ausgedruckten Plan im entsprechenden Format zu erhalten.

Kurzum: Bevor ein solcher Schritt gesetzt wird, wären noch zahlreiche Rahmenbedingungen zu klären.

Viel sinnvoller ist die vorgeschlagene Regelung in § 9 Abs 4. Im Gegensatz zu Abs 1 werden hier nur der Genehmigungsantrag, die Kurzbeschreibung des Vorhabens und die Zusammenfassung der UVE in das Internet gestellt.

2.8 Zu § 9a (Öffentliche Auflage, Edikte in Großverfahren)

Mit der Regelung soll vermieden werden, dass bei Kundmachungen (Edikten) gleichzeitig die Vorschriften des UVP-G und die Regelungen des AVG über das Großverfahren beachtet werden müssen. Dieses Bestreben ist **begrüßenswert**.

Allerdings **bedarf** es noch **einer Ergänzung** dahin, dass in der Kundmachung nach § 9 Abs 1 auch klargestellt werden muss, ob das Verfahren als Großverfahren durchgeführt wird oder nicht. Es ist nämlich zu bedenken, dass nicht alle UVP-Genehmigungsverfahren als Großverfahren iSd § 44a ff AVG geführt werden. Dies wäre auch weder sinnvoll noch gesetzlich möglich. Voraussetzung sind nach § 44a AVG mehr als 100 Beteiligte. Wird zB am Flughafen ein Parkplatz oder eine Vorfeldfläche oder ein Hangar UVP-pflichtig erweitert, wird es vielfach keine 100 Beteiligten geben. An dem Edikt zur öffentlichen Auflage des Vorhabens nach § 9 UVP-G (das ja künftig zugleich das Edikt für den Start des Großverfahrens ist) würde man künftig nicht mehr erkennen, ob ein Großverfahren eingeleitet wurde oder nicht, weil ja § 44a AVG nicht mehr anzuwenden wäre.

Angesichts der vielfach beklagten Normenflut wäre eine **einheitliche Regelung** – außerhalb des UVP-G und **für alle Genehmigungsverfahren** geltend – vorzuziehen. Diese Regelung sollte sich naturgemäß im AVG finden und für alle Großverfahren gelten. Dazu gehören die **Regelungen im AVG** im Sinne der Verfahrenseffizienz **grundlegend überarbeitet**. Wir sind uns dessen bewusst, dass dafür ein anderes Ressort zuständig ist und begrüßen daher die zwischenzeitige Lösung im UVP-G.

2.9 Zu § 16 Abs 1 (Mündliche Verhandlung)

Die Einfügung des letzten Satzes, wonach die mündliche Verhandlung auf die in den Einwendungen genannten Themen eingeschränkt werden kann, ist zu **begrüßen**.

Allerdings **bedarf** es noch **einer Ergänzung** dahin, dass die **Verhandlung** auch "**teilweise**" – dh zu den bereits abgehandelten Themen – **geschlossen** werden kann; oder dass die Verhandlung für alle Themen mit Ausnahme klar definierter Themen geschlossen werden kann, zB für eine fortgesetzte mündliche Verhandlung, in der nur noch die offenen Punkte abgehandelt werden sollen. Unseres Erachtens wäre dies bereits heute zulässig. Da dies jedoch rechtlich nicht eindeutig geklärt ist, wird davon in der Praxis kaum Gebrauch gemacht. Eine solche Klarstellung wäre deshalb bedeutsam, weil mehrtägige Verhandlungen sinnvoller Weise nach Themenbereichen gegliedert werden, was eine geordnete Abhandlung der Themen sicherstellt und die Teilnahme an der Verhandlung zu den jeweils interessierenden Themen erleichtert. An Verzögerungen interessierte Projektgegner sprechen jedoch später – meist erst unmittelbar vor Schluss der mündlichen Verhandlung – bereits fertig verhandelte Themenbereiche wieder durch ergänzendes Vorbringen an und stellen dazu weitere Beweisanträge, um einen Schluss der Verhandlung zu verhindern.

Nur zur Vermeidung von Missverständnissen: Dies hat mit dem Schluss des Ermittlungsverfahrens (dazu im nachstehenden Punkt) nichts zu tun; eine Regelung ist daher zusätzlich erforderlich.

Wie bereits zu § 9a gesagt: Angesichts der vielfach beklagten Normenflut wäre eine **einheitliche Regelung** – außerhalb des UVP-G und **für alle Genehmigungsverfahren** geltend – vorzuziehen. Wir sind uns jedoch dessen bewusst, dass dafür ein anderes Ressort zuständig ist und begrüßen daher die zwischenzeitige Lösung im UVP-G.

2.10 Zu § 16 Abs 3 (Beweisanträge, neues Vorbringen)

Hier sieht der Entwurf vor, dass Beweisanträge und neues Vorbringen spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen sind. Es wird auf diese Weise eine rechtliche Konsequenz an den Schluss der mündlichen Verhandlung geknüpft.

Diese Regelung tritt an die Stelle der bisherigen – vom AVG abweichenden – Regelung über den Schluss des Ermittlungsverfahrens. Nunmehr wird in § 16 Abs 3 nicht mehr der Schluss des Ermittlungsverfahrens geregelt, weil es dazu bereits eine Novelle zu § 39 AVG gibt, die demnächst in Kraft treten soll.

Auch diese Neuregelung im UVP-G ist grundsätzlich zu begrüßen. Fraglich ist jedoch, inwieweit die Regelung nach Inkrafttreten des novellierten § 39 AVG noch Sinn macht. Danach kann die Behörde nämlich das Ermittlungsverfahren jederzeit für geschlossen erklären. Dies hat möglichst in der mündlichen Verhandlung zu erfolgen, sonst schriftlich. Nach

Schluss des Ermittlungsverfahrens sind neue Beweisanträge und neues Vorbringen ohnehin unzulässig.

Wenn nun die Behörde – ausnahmsweise – den Schluss des Ermittlungsverfahrens nicht bereits in der mündlichen Verhandlung verkünden will, hat das wohl einen sachlichen Grund. Beispielsweise könnte eine Vorhabensmodifikation als Ergebnis der mündlichen Verhandlung sinnvoll sein. Dies wäre nach dem vorgeschlagenen § 16 Abs 3 im UVP-Verfahren dann aber nicht mehr zulässig.

Viel **wichtiger** wären **andere Sonderregelungen** im UVP-G gegenüber dem neuen § 39 AVG:

§ 39 Abs 4 AVG (neu) über die Zulässigkeit neuen Vorbringens trotz Schlusses des Ermittlungsverfahrens sollte in UVP-Verfahren ausgeschlossen werden.

Zu § 39 Abs 5 AVG (neu) stellt sich die Frage, ob auch in UVP-Genehmigungsverfahren sichergestellt ist, dass die Bescheide künftig binnen 8 Wochen nach der mündlichen Verhandlung erlassen werden. Bei Zustellung durch Edikt hat die Behörde nur 6 Wochen Zeit, weil die Zustellung – anachronistischer Weise – erst 2 Wochen nach dem Edikt als bewirkt gilt. Rechnet man die Vorlaufzeit für Edikt und allfälligen Regierungsbeschluss mit, verkürzt sich die Frist auf 4-5 Wochen. Nach bisheriger Erfahrung wird in Großverfahren mehr Zeit bis zur Bescheiderlassung benötigt. Es sollte jedenfalls verhindert werden, dass der Schluss des Ermittlungsverfahrens in UVP-Verfahren nach 8 Wochen fast plangemäß wieder endet.

2.11 Zu § 16 Abs 3 (Unterlagen zum Stand der Technik)

Das mit dem Entwurf verfolgte **Ziel** ist zu **begrüßen**: Der Stand der Technik ändert sich oft während des Verfahrens. Je länger ein Verfahren dauert – und bei Großvorhaben der Infrastruktur sind es oft viele Jahre, desto häufiger tritt dieses Problem auf. Den "neuen" Standes der Technik in den Einreichunterlagen nachzuziehen, kostet Zeit und Geld. Bei Vorhaben, die in aller Regel für Jahrzehnte gedacht sind, erscheint die kurzfristige Aktualisierung kaum sinnvoll, denn der Stand der Technik wird sich in der Bestandsdauer noch oft ändern.

Die Regelung ist jedoch **unklar und zu wenig weitreichend**.

Was ist mit "*Unterlagen*" gemeint, die "*zur Beurteilung der Umweltverträglichkeitserklärung zum Stand der Technik herangezogen*" werden? Es sollte ganz generell um den Stand der Technik gehen; es sollte ganz generell der Stand der Technik zum Schluss der mündlichen Verhandlung maßgeblich sein (unseres Erachtens könnte der Zeitpunkt auch auf den Antragszeitpunkt vorgezogen werden; denn in der Planung kann selbstverständlich kein anderer Zeitpunkt berücksichtigt werden). Auszunehmen ist – jedenfalls nach geltender Rechtslage und Rechtsprechung – ein Stand der Technik, der durch Gesetz oder Verordnung vor-

gegeben ist. Die Regelung könnte daher wie folgt lauten: "*Für die Beurteilung des Standes der Technik ist, soweit dieser nicht durch Gesetz oder Verordnung verbindlich festgelegt ist, der Zeitpunkt **zum Schluss der mündlichen Verhandlung** [alternativ: **der Antragszeitpunkt**] maßgeblich.*"

Zudem findet sich die Regelung an falscher Stelle. Da es sich um ein Genehmigungskriterium handelt, gehört diese Regelung nach **§ 17 UVP-G** verschoben.

Der im Entwurf völlig richtig verfolgte Gedanke sollte unseres Erachtens **über den Stand der Technik hinaus erweitert** werden. Gleiches sollte für den Stand der (zB medizinischen) Wissenschaften sowie ganz generell für die Sach- und Rechtslage gelten. Wegen der regelmäßig langen Verfahrensdauer ändern sich auch wissenschaftliche Erkenntnisse sowie die Sach- und Rechtslage. Derartige Änderungen verursachen einen erheblichen Teil der Verzögerungen in den Großverfahren, weil sie regelmäßig monate- oder gar jahrelange Revisionen der Einreichunterlagen erfordern. Der enorme Umfang der Einreichunterlagen vereinfacht solche Revisionen nicht gerade. Zudem gilt auch hier: Bei Vorhaben, die in aller Regel für Jahrzehnte gedacht sind, erscheint die kurzfristige Aktualisierung kaum sinnvoll, denn die Rechtslage wird sich in der Bestandsdauer noch viele Male ändern. Es wäre daher sinnvoll, eine generelle Regelung über die **maßgebliche Sach- und Rechtslage** zu treffen. Maßgeblich könnte dabei (wie im Entwurf vorgeschlagen) der Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung oder (wie von uns vorgeschlagen) der Antragszeitpunkt sein. Wie angemerkt, aus systematischen Gründen gehört das in § 17 UVP-G geregelt.

2.12 Zu Anhang 1 Z 21 (Parkplätze und Parkgaragen)

Im Entwurf soll eine Sonderregelung für den sogenannten "Kumulationstatbestand" (dazu unten zu § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6) eingefügt werden. Demnach sollen andere (bestehende) Parkplätze mit bis zu 75 bzw 38 Stellplätzen außer Betracht bleiben.

Dieser Vorschlag ist **unzureichend**. Zunächst einmal sind 75 oder gar nur 38 Stellplätze eine völlig vernachlässigbare Größe. In der Praxis finden sich im betrachteten Raum auf öffentlichen Straßen allenfalls keine, allenfalls aber auch hunderte Parkplätze, die allesamt nicht zählen (weil nicht "Parkplatz" im Sinn des UVP-G). Es gibt kaum öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen, die kleiner als 38 Stellplätze sind. Die Ausnahme ist daher untauglich.

Vor allem aber: Wie unten zu § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 dargelegt, macht die Kumulationsprüfung so, wie es das BVwG fordert, keinen Sinn und ist gerade bei Parkplätzen und Parkgaragen fachlich nicht seriös oder gar nicht durchführbar. Wie sollten wir am Flughafen Wien eine Verkehrssituation im Nullfall ohne Parkplätze darstellen? Mangels Parkplätzen gäbe es dann ja auch einen Großteil der Straßen (und letztlich einen Großteil des Flughafens) nicht.

Es braucht daher entweder die unten zu § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 vorgeschlagene generelle **5-Jahres-Regelung** oder eine Sonderregelung wie in anderen Tatbeständen (zB Z 12):

"Bei Z 21 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist."

Gleiches müsste dann selbstverständlich auch für die anderen Parkplatz-Tatbestände in Z 17 und 19 gelten.

3) Weitere Vorschläge

3.1 Zu § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 (Erreichen der UVP-Schwellenwerte aufgrund Kumulation)

Eine UVP-Pflicht kann sich auch daraus ergeben, dass der Schwellenwert gemeinsam mit anderen Vorhaben erreicht wird, wobei unter "Vorhaben" auch gleichartige, seit langem bestehende Anlagen oder Maßnahmen zu verstehen sind. So kann sich auch für einen vergleichsweise kleinen Parkplatz eine UVP-Pflicht ergeben, wenn es in der Umgebung bereits andere Parkplätze gibt (Kumulation der Schwellenwerte, auch "**Kumulationstatbestand**" genannt).

Zur Feststellung der UVP-Pflicht sind in Österreich also nicht nur gleichzeitig geplante Vorhaben, sondern auch Bestandsanlagen zu kumulieren (auch bestehende Anlagen gelten also als "Vorhaben"). Dies nicht nur im Fall einer Umgehungsabsicht, wo dies noch verständlich wäre, sondern immer. Diese Regelung ist schon an sich fragwürdig und eine über die unionsrechtlichen Erfordernisse hinausgehende Erschwernis ("**Golden Plating**").

Hinzu kommt aber noch Folgendes: Nach der Spruchpraxis des BVwG ist dabei so vorzugehen, dass **der Bestand aus der Grundbelastung "weggedacht"** und dem Vorhaben zugerechnet wird. Dies ist geradezu absurd und führt in der Praxis zu wirklichkeitsfremden Beurteilungen und zu **fachlich nicht seriös lösbaren Problemen**. Beispielsweise müsste man danach alle in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Parkplätze und Parkgaragen (und die von ihnen verursachten Immissionen) aus der Ist-Situation herausrechnen und allesamt dem nunmehr geplanten Projekt hinzurechnen. Die Grundbelastung wird also um den gesamten Bestand reduziert, der Zusatzbelastung durch das Projekt wird auch die gesamte heutige Grundbelastung (soweit sie aus Parkplätzen und Parkgaragen und dem damit verursachten Verkehr stammt) fiktiv zugerechnet. Man denkt sich also gleichsam alle bestehenden Parkplätze und Parkgaragen weg (tut so, als ob es diese nicht gäbe) und rechnet alle dadurch verursachten Immissionen dem neuen Projekt hinzu. Der Bestand an Parkplätzen wird also nicht dem Nullfall, sondern dem Planfall zugerechnet. Das Ergebnis ist (geradezu selbstverständlich), dass die Differenz, dh die Erhöhung, mehr als irrelevant und daher das Projekt UVP-pflichtig ist.

Dies ist **völlig unsachlich**, was sich im nachfolgenden UVP-Genehmigungsverfahren sogleich zeigt: Dort geht man wieder von der tatsächlichen Grundbelastung aus und stellt in aller Regel fest, dass die Zusatzbelastung des einen neuen Parkplatzes irrelevant ist (so nun ausdrücklich in den Erläuterungen zum neuen § 6 Abs 1 Z 4 betreffend die Kumulierung in der UVE; siehe dazu bereits oben). Dieser **Widerspruch** und der Umstand, dass der Gesetzgeber in den genannten Bestimmungen des UVP-G zum "Kumulationstatbestand" den Bestand zum Vorhaben umdefiniert, ist nicht erklärbar. Hinzu kommt, dass **in der Praxis unlösbare Schwierigkeiten** auftreten: Wie soll rückwirkend die Immissionssituation vor Errichtung der bestehenden Parkplätze und Parkgaragen ermittelt werden? Diese Parkplätze und Parkgaragen gibt es ja teils seit vielen Jahrzehnten. Kein Fachmann kann das seriös ermitteln bzw aus der Gesamtbelastung herausrechnen. Welches Straßennetz legt man diesem fiktiven Nullfall zugrunde? Die Straßen wurden ja vielfach zugleich erst mit den Parkplätzen und Parkgaragen errichtet. Welche fiktiven Annahmen unterstellt man hinsichtlich des damaligen Verkehrs (wenn man sich alle Parkplätze und Parkgaragen wegdenkt, gab es ja keine Parkgelegenheiten und konnte eigentlich niemand mit Kfz hierher fahren)? Welche Emissionsfaktoren legt man den damaligen Kfz zugrunde? Es gibt noch einige weitere Probleme und Absurditäten, die zu der Empfehlung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ("Kumulation und UVP – Die Betrachtung kumulativer Auswirkungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe im Rahmen von Einzelfallprüfungen gemäß UVP-Gesetz", Oktober 2009) geführt haben. Diese besagt, dass das fiktive Herausrechnen der Bestandsimmissionen aus dem Bestand nicht stattfinden soll. Das BVwG akzeptiert diese Lösungsvorschläge jedoch nicht.

Bei anderen Vorhabenstypen mussten bei Anwendung des Kumulationstatbestands teils mehr als 100 Jahre (!) zurück alle Maßnahmen und deren Umweltauswirkungen aus dem Bestand "weggerechnet" werden (zB Entsteinungen bei Schigebieten), was faktisch selbstverständlich unmöglich, weil nicht ermittelbar ist. Wegen dieser Probleme hat man bei einzelnen UVP-Tatbeständen im Anhang 1 des UVP-G angeordnet, dass bei Ermittlung der UVP-Pflicht aufgrund Kumulation nur die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung, heranzuziehen ist (siehe zB Anhang 1 Z 12 Schigebiete und Z 18 Städtebauvorhaben).

Dieses Problem **sollte dringend und ganz generell gelöst werden**. Einen Lösungsvorschlag enthält bereits das UVP-G selbst: Bei Änderungsvorhaben ordnet § 3a Abs 5 UVP-G an, dass alle Projekte der **letzten 5 Jahre** zusammenzurechnen sind. Dies lässt sich auch auf Neuvorhaben übertragen. Das BVwG hat dies in einer (bislang leider vereinzelt gebliebenen) Entscheidung auch bereits im Wege der Analogie gemacht (BVwG W143 2000181-1/8E). Der Gesetzgeber sollte dieses Problem wie vorgeschlagen sanieren.

3.2 Zu § 17 Abs 4 (Genehmigungskriterium)

Entsprechend dem Ziel der Bundesregierung, "**Golden Plating**" zurückzudrängen, wäre auch folgende Änderung wesentlich:

Nach § 17 Abs 4 UVP-G ist durch geeignete Nebenbestimmungen im Bescheid (Vorschreibung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) "zu einem **hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit** beizutragen."

Diese Bestimmung führt zu methodisch nicht mess- und überprüfbaren Auflagen, die mitunter sogar über eine Kompensation der Umweltauswirkungen hinausgehen. Dies führt zu sinnlosen Sachverständigendiskussionen, teils großen Verzögerungen und erheblichen Mehrkosten.

Daher sollte in § 17 Abs 4 UVP-G der Hinweis auf das "**hohe Schutzniveau**" **ersatzlos gestrichen** werden.

Andererseits fehlt im UVP-G eine Regelung, wieviel an Ausgleichsmaßnahmen für eine Genehmigung überhaupt erforderlich ist (Ansätze dazu finden sich im Gesetz für UVE und UVGA, nicht jedoch für die Genehmigung).

Es sollte daher geregelt werden, dass – soweit die mitanzuwendenden Materienvorschriften nichts anderes vorsehen – **Maßnahmen (nur) soweit vorzusehen** sind, dass wesentliche und nachhaltige nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen oder ersetzt werden.

Der Hinweis auf die Materiengesetze würde dort helfen, wo die Materiengesetze ganz bewusst **keine** Ausgleichsmaßnahmen vorsehen (in der Praxis wird das Materienrecht – und auch Unionsrecht – im Umweg über § 17 Abs 4 UVP-G konterkariert, so zB zum Verschlechterungsverbot nach WRG bzw Wasserrahmen-Richtlinie). Mit Einfügung des Wortes "nachhaltig" könnte der überschießenden Praxis ein Riegel vorgeschoben werden, auch für bloß vorübergehende Eingriffe in der Bauphase Ausgleichsmaßnahmen vorzuschreiben.

3.3 Zu § 17 Abs 5 (Genehmigungskriterium)

Wenn "**Golden Plating**" zurückgedrängt werden soll, so muss eine **zentrale Forderung** sein, dass § 17 Abs 5 UVP-G **ersatzlos gestrichen** wird.

Die Streichung dieser Bestimmung ist auch erforderlich, um die **völlige Unvorhersehbarkeit von Entscheidungen** zu beseitigen.

Selbst wenn alle – überaus strengen und vielzähligen – Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G und aller mitanzuwendenden Gesetze erfüllt sind, erlaubt § 17 Abs 5 die Abweisung des Ansuchens, wenn eine "**Gesamtbewertung**" aller Auswirkungen ergibt, dass "*unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind*". (Von dieser Abweisung kann nur

dann abgesehen werden, wenn die für das Vorhaben sprechenden Interessen der Materie gesetze oder des Unionsrechts überwiegen; erst dann kommt also eine Interessenabwägung ins Spiel.)

Wegen der zahlreichen strengen Genehmigungskriterien sowohl des UVP-G als auch der mitanzuwendenden Rechtsvorschriften ist diese Bestimmung längst überholt.

Vor allem aber: Über jedem Vorhaben, das wir über Jahre und Jahrzehnte mit enormem Aufwand und im öffentlichen Interesse betreiben, schwebt gleichsam ein "Damoklesschwert": Auch dann, wenn wir alle Genehmigungskriterien erfüllen, kann ein Verwaltungsbeamter oder ein Richter im Rahmen einer kaum überprüfbaren Ermessensentscheidung dennoch ein negatives Urteil fällen. Das ist keine graue Theorie; vielmehr fordern Projektgegner regelmäßig genau das, wie aus dem derzeit bei den Höchstgerichten – genau zu diesem Thema – anhängigen Verfahren zur dritten Piste (aber auch aus zahlreichen anderen Verfahren) hinlänglich bekannt ist.

Es ist uns als Aktiengesellschaft nicht zumutbar, Investitionsentscheidungen unter solchen Voraussetzungen zu treffen. Dass man auch Vorhaben, die im eminenten öffentlichen Interesse stehen, derart gefährdet, ist schwer nachvollziehbar. Es ist höchste Zeit, diese veraltete, **Golden Plating** darstellende und der **Rechtssicherheit abträgliche Bestimmung** aus dem Rechtsbestand auszuschneiden.

3.4 Anhang 1 Z 70 (UVP-Tatbestand für Flugzeugwerften)

Anhang 1 Z 70 lit b UVP-G sollte lauten wie folgt:

"Anlagen für die Instandsetzung von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von mindestens 50 t in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie E."

Wie bereits in Z 14 (Flugplätze) sollte aus der Spalte 3 die **Kategorie D gestrichen** werden. Ein Hangar, in dem Luftfahrzeuge lediglich instandgesetzt werden, hat keinerlei Bedeutung für ein allfälliges Luftsanierungsgebiet.