

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter

betreffend **Schneller bauen statt doppelt prüfen: Verfahrensvollkonzentration für Infrastrukturvorhaben nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 beim Bund**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für den Wirtschaftsstandort Österreich, für Versorgungssicherheit, Mobilität sowie für die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen und Betrieben. Gerade Vorhaben des höherrangigen Straßennetzes und des Ausbaus von Hochleistungsstrecken stellen zentrale öffentliche Infrastrukturprojekte dar, deren zeitgerechte Umsetzung von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist.

Ein zentrales Problemfeld besteht dabei in der derzeit fehlenden Verfahrensvollkonzentration bei Vorhaben des 3. Abschnitts des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000). Derzeit werden UVP-Verfahren für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken in teilkonzentrierten Verfahren durchgeführt: Einerseits erfolgt das UVP-Verfahren beim zuständigen Verkehrsressort, andererseits werden materienrechtliche Genehmigungen – insbesondere im Bereich des Naturschutzes sowie des Wasserrechts – in gesonderten Verfahren auf Ebene der jeweiligen Bundesländer abgewickelt.¹ Dieses Vorgehen ist in höchstem Maße ineffizient.

Das Verfahrenssplitting führt zu einem Nebeneinander zweier Teilverfahren mit voneinander unabhängigen Prüf- und Entscheidungsprozessen auf Bundes- und Landesebene. Unterschiedliche Fristenläufe, parallele Rechtsmittelverfahren sowie divergierende Zuständigkeiten verursachen in der Praxis einen erheblichen Koordinierungsaufwand, der oftmals nur unzureichend bewältigt werden kann. Die Folge sind systemisch hohe Komplexität, Rechtsunsicherheit, erhebliche Verfahrensverzögerungen sowie zusätzliche Schnittstellen- und Verfahrenskosten – sowohl für Projektwerber als auch für Behörden und sonstige Verfahrensbeteiligte.

Eine Verfahrensvollkonzentration im Sinne eines echten „One-Stop-Shop“-Modells würde demgegenüber eine Bündelung sämtlicher Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren bei einer einzigen Behörde ermöglichen – im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sachgerecht beim zuständigen Verkehrsministerium. Dadurch werden Verfahren effizienter, geordneter und rechtssicherer gestaltet, ohne Naturschutzstandards abzusenken. Vielmehr würde eine klare Zuständigkeitsstruktur die Qualität der Verfahren stärken und die Planungs- sowie Investitionssicherheit erheblich verbessern.

Deutschland kennt ein solches Modell – mit gewissen Einschränkungen – bereits für Vorhaben betreffend Bundesautobahnen. Dort erfolgt die Bündelung wesentlicher Kompetenzen beim Fernstraßen-Bundesamt (FBA)², wodurch eine einheitliche

¹ § 23a iVm §23b UVP-G 2000
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010767> (aufgerufen am 06.05.2026)

² <https://www.fba.bund.de/DE/Planfeststellung/planfeststellung.html> (aufgerufen am 06.05.2026)

Verfahrensführung ermöglicht wird. Dieses Modell kann als Grundlage für eine Reformdiskussion des österreichischen Systems herangezogen werden.

Auch in Österreich wurde die Problematik bereits parlamentarisch aufgegriffen. Bereits 2021 wurde ein entsprechender Antrag zur Einführung einer Vollkonzentration für Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-G eingebracht.³ Die Forderung nach einer Verfahrensvollkonzentration beim Bund ist damit keineswegs neu, sondern war bereits Teil des 2017 verfassten Regierungsprogramms der türkis-blauen Bundesregierung unter maßgeblicher Verantwortung des nachmaligen freiheitlichen Verkehrsministers Norbert Hofer. Darüber hinaus enthält auch das Ampel-Regierungsprogramm 2025-2029 ausdrücklich das Ziel der „Schaffung voller Verfahrenskonzentration auch für den 3. Abschnitt UVP-G“ sowie die „Schaffung der erforderlichen verfahrensrechtlichen Kompetenzbestimmungen“.⁴

Damit ist klar ersichtlich, dass die bestehende Problematik auch auf politischer Ebene erkannt wurde. Dennoch sind bislang keinerlei entsprechende legislative Schritte erfolgt, der Verdacht reiner Ankündigungspolitik steht abermals im Raum. Gerade deshalb bedarf es nun eines klaren politischen Willens und raschen Handelns, um die Bewilligungsbremse zu lösen und die Verfahrenshemmnisse endlich zu überwinden.

Eine funktionierende Infrastrukturpolitik darf nicht an strukturell dysfunktionalen Genehmigungssystemen und ideologisch gewollter Verzögerungstaktik scheitern. Österreich braucht moderne, effiziente und rechtssichere Genehmigungsverfahren statt dauerhaft institutionalisierter Doppelgleisigkeiten und systemischer Verzögerung dringend benötigter Verkehrsinfrastruktur.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wird aufgefordert, dem Nationalrat ehestmöglich eine Regierungsvorlage zuzuleiten, mit der für Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-G 2000 eine echte Verfahrensvollkonzentration beim Bund im Sinne eines One-Stop-Shop-Modells geschaffen wird.“

In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität zuzuweisen.

³ <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/A/2140> (aufgerufen am 06.05.2026)

⁴ Regierungsprogramm 2025-2029, Kapitel Infrastruktur – Genehmigungsbeschleunigung UVP-G, S. 52
https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:8d78b028-70ba-4f60-a96e-2fca7324fd03/Regierungsprogramm_2025-2029.pdf (aufgerufen am 06.05.2026)

