

An die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Abteilung für Umwelt-
und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | A-1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900-269
E up@wko.at
W <http://wko.at/up>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/360/fu/nk
Dr. Elisabeth Fuherr

Durchwahl
3425

Datum
01.09.2011

Infrastruktursenat-Einführungsgesetz/Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zum Antrag 1614/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Ing. Hermann Schultes, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundes-Verfassungsgesetz geändert, das Bundesgesetz über den unabhängigen Infrastruktursenat erlassen und das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000), das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Verwaltungsgerichtshofgesetz und das Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 2008 geändert werden - Infrastruktursenat-Einführungsgesetz, wie folgt Stellung:

Laut Begründung verfolgt der Antrag zwei Hauptzielrichtungen: Einerseits wird zu Recht der Bedarf nach Beschleunigung der Genehmigungsverfahren bei Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken erkannt, andererseits soll die durch das VwGH-Erkenntnis vom 30. September 2010 (Zl 2010/03/0051), wonach auch für UVP-pflichtige Hochleistungsstrecken ein Instanzenzug an den Umweltsenat europarechtlich erforderlich sei, ausgelöste Rechtsunsicherheit beseitigt werden.

Wir begrüßen den im Antrag vorgesehenen wichtigen Schritt in die Richtung einer weiteren Verfahrenskonzentration, durch den wir eine deutliche Entlastung des Verwaltungsaufwands und Beschleunigungseffekte erwarten. Wir sehen darüber hinaus aber noch weiteren dringenden Reformbedarf, um die zügige Realisierung von wichtigen Infrastrukturvorhaben in Österreich zu gewährleisten.

Reformbedarf im UVP-G

Wir schlagen dazu konkret folgende Änderungen bzw Klarstellungen im Art 3 des Antrags (Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000) vor:

§ 17 Abs 3 lautet:

Für Vorhaben der Ziffern 9 bis 11 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs 2 die Kriterien des § 24f Abs 1 und 2 anzuwenden; gleiches gilt für Vorhaben der Ziffer 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr. 253/1957, betreffen. Darüber hinaus sind für Vorhaben der Ziffern 9 bis 11 und 14 des Anhanges 1 die Bestimmungen des § 24f Abs 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

§ 24f Abs 2 lautet:

Wird bei Verkehrsvorhaben im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs 1 Z 2 lit c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Verkehrsvorhaben ist die Gefährdung im Sinn des Abs 1 Z 2 lit a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs 1 Z 2 lit c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Verkehrsvorhaben sind Vorhaben betreffend Straßen (§ 23a sowie Anhang 1 Z 9) und Eisenbahnen (§ 23b sowie Anhang 1 Z 10 und 11) sowie Vorhaben des Anhanges 1 Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr. 253/1957, betreffen.

Begründung:

In § 17 Abs 3 finden sich schon bisher Genehmigungsvoraussetzungen, die den spezifischen Erfordernissen von Verkehrsvorhaben (Straße, Eisenbahn, Flughäfen) teils durch eigenständige Regelung, teils durch Verweis auf die Genehmigungsvoraussetzungen des dritten Abschnittes (§ 24 f) Rechnung tragen. Die uneinheitlichen Regelungen werden durch generellen Verweis auf § 24 f Abs 1,2 und 15 vereinheitlicht und dort zusammengefasst. Mit dem Verweis auf die bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften soll beispielsweise klargestellt werden, dass bei Verkehrsvorhaben nicht nur im Anwendungsbereich der Materienetze, sondern auch im Bereich der UVP nicht die in der gewerberechtlichen Rechtsprechung entwickelten Kriterien gelten und zB passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohnobjekten zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung zulässig sind und insoweit der Freiraumschutz entsprechend eingeschränkt ist. Zugleich sollen Regelungslücken geschlossen werden (zB Möglichkeit von Zwangsrechten für jene Ausgleichsmaßnahmen, ohne die Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur nicht verwirklichtbar sind, auch für die dem zweiten Abschnitt unterliegenden Verkehrsvorhaben).

Zu § 24 Abs 7

Die durch die UVP-Novelle 2009 neu eingeführte Möglichkeit, wonach die Behörde gemäß § 16 Abs 3 das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklären kann, sollte auch Vorhaben des 3. Abschnittes UVP-G zugute kommen. In § 24 Abs 7 sollte es daher im letzten Satz anstelle von „§ 16 Abs 1 und 2 (mündliche Verhandlung)“ lauten: Abs 16 (mündliche Verhandlung und Schluss des Verfahrens).

In § 24 Abs 7 wird auf § 4 (Vorverfahren) verwiesen. Hier sollte die komplette Überschrift des § 4, somit „Vorverfahren und Investorenservice“, zitiert werden.

Zu § 24g

Reformbedarf sehen wir auch beim **Änderungsregime im § 24 g**. Die derzeitige Rechtslage hat sich als kaum praktikabel erwiesen; aufgrund der in der Praxis häufig notwendigen Projektänderungen ist eine adäquate Lösung erforderlich. Dazu schlagen wir folgende Regelung vor:

§ 24g samt Überschrift lautet:

„Änderung einer Genehmigung vor Zuständigkeitsübergang

§ 24g (1) Änderungen einer gemäß § 24 f erteilten Genehmigung (§ 24f Abs 6) sind zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 2 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei das Ermittlungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist. Die allenfalls erforderliche Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung obliegt jedenfalls der Behörde nach § 24 Abs 1.

(2) Berührt die Änderung keinen Genehmigungstatbestand nach diesem Gesetz oder nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und

1. wird durch die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen oder

2. können mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein, so sind die Änderungen der Behörde anzuzeigen.

(3) Änderungen des genehmigten Vorhabens

1. die in Hinblick auf die Umweltauswirkungen bloß geringfügige nachteilige Umweltauswirkungen erwarten lassen und

2. hinsichtlich derer die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen,

sind abweichend von Abs 1 der Behörde bloß anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros beizulegen, dass die Änderung/en in Hinblick auf die Umweltauswirkungen bloß geringfügige nachteilige Umweltauswirkungen erwarten lässt/lassen. Die Änderungen können vorgenommen werden, wenn die Behörde nicht binnen 8 Wochen widerspricht. Über die Genehmigung derartiger geringfügiger Abweichungen ist im Rahmen des Verfahrens nach § 24h Abs 2 abzusprechen.“

Alternativ dazu können wir uns ein Änderungsregime vorstellen, dass dem § 4a Bundesstraßengesetz nachempfunden ist.

Die in Z 14 vorgesehene Erweiterung des Fortbetriebsrechts auf Projekte des 3. Abschnitts begrüßen wir mit Nachdruck.

Zur Einführung eines Infrastruktursenats

In Reaktion auf das eingangs erwähnte VwGH-Erkenntnis sieht der Antrag zur Wiederherstellung der Rechtssicherheit folgerichtig die Einführung eines unabhängigen Infrastruktursenats als Berufungsinstanz für Projekte des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes vor.

Im Lichte des erst nach Einbringen des Antrags veröffentlichten Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofs zum Brennerbasistunnel vom 28. Juni 2011 (B254/11-18) erscheint die Einrichtung einer Berufungsinstanz für Projekte des 3. Abschnitts UVP-G und somit des Infrastruktursenats aber nun obsolet.

Anders als der Verwaltungsgerichtshof kommt der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis zum Schluss, dass der VwGH alle Voraussetzungen für die europarechtlich geforderte Kontrolle des Genehmigungsverfahrens erfülle und somit ein Instanzenzug an den Umweltsenat nicht erforderlich sei.

Der Verfassungsgerichtshof begründet das damit, dass die dem VwGH nach den Bestimmungen des VwGG zukommende Prüfbefugnis den Rechtsschutzgarantien der Art 6 EMRK und des Art 47 der europäischen Grundrechtscharta entspreche.

Wie der Verfassungsgerichtshof weiter ausführt, sei ein erneutes Aufrollen aufwändiger und komplexer Begutachtungsprozesse und der darauf gegründeten Beweiswürdigung im Rechtsmittelverfahren nicht nur verzichtbar, sondern überdies einem wirksamen Rechtsschutz iSd UVP-RL abträglich.

Der Verfassungsgerichtshof betont zudem, dass die im Zusammenhang, insbesondere mit dem dritten Abschnitt des UVP-G zu Bundesstraßen und Schienen-Hochleistungsstrecken aufgeworfenen Rechtsfragen zur justiziellen Kontrolle im Lichte des Gemeinschaftsrechtes, der europäischen und österreichischen Judikatur und der einschlägigen Fachliteratur eindeutig beantwortet werden konnten und kein Anlass bestand, die in dieser Hinsicht klare Sach- und Rechtslage im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens an den Europäischen Gerichtshof heranzutragen.

Wenngleich somit derzeit eine Judikaturdivergenz zwischen den beiden Höchstgerichten besteht, wäre es angesichts der sehr klaren und schlüssigen Argumentation des Verfassungsgerichtshofs, wonach UVP-Verfahren im hochrangigen Straßen- und Schienennetz europarechtlich keiner zusätzlichen gerichtlichen Berufungsinstanz bedürfen, sondern die Kontrolle durch den VwGH für den Rechtsschutz ausreicht, zum derzeitigen Zeitpunkt jedenfalls verfehlt, eine zusätzliche Rechtsmittelinstanz zu installieren.

Selbst wenn sie mit so ambitionierten Zielvorgaben ausgestattet ist wie im Infrastruktursenatsgesetz vorgesehen, bedeutet eine zusätzliche Instanz jedenfalls eine deutliche Verfahrensverzögerung und damit Belastung für den Infrastrukturausbau in Österreich, weshalb davon derzeit Abstand zu nehmen ist.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Infrastruktursenats wurde auch die Effizienz des bestehenden Umweltsenats angesprochen. Wir weisen darauf hin, dass im Sinne des Wirtschaftsstandorts Österreich auch im Berufungsverfahren für UVP-pflichtige Projekte des 2. Abschnitts UVP-G eine Verfahrensbeschleunigung wünschenswert wäre. So sind die im Infrastruktursenatsgesetz vorgesehenen Verfahrensfristen ein wichtiger und ambitionierter Schritt, der auch für den Umweltsenat empfehlenswert wäre.

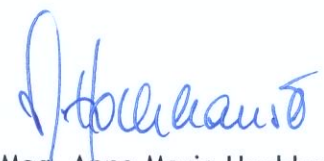
Aus Gründen der Systematik wäre überlegenswert, den dritten Abschnitt neben den Straßen- und Schieneninfrastrukturvorhaben auch den Luftfahrtinfrastrukturvorhaben zu öffnen. Die derzeit bestehende Ungleichbehandlung erscheint sachlich nicht gerechtfertigt.

Zusammenfassend halten wir fest, dass keine unions- oder verfassungsrechtliche Notwendigkeit besteht, das bestehende Rechtsschutzsystem durch die Einführung einer zusätzlichen Instanz zu erweitern und dies wegen der damit verbundenen Verzögerung von Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Interesse abzulehnen ist.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin