

30

Für Wien

Umweltverträglichkeitsprüfung –
wie lösen wir die Bremse?
UVP - Beschleunigung für Wien

Impressum:

Herausgeber: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien | Stand: Februar 2023

Grafik: Marketing der WKW | Druck: SPV-Druck GmbH, 2214 Auersthal | Fotos: Cover: Fahreni - shutterstock.com,
Seite 3: Florian Wieser



Eine grundsätzliche Überprüfung von Infrastrukturprojekten auf ihre Auswirkungen die Umwelt betreffend ist wichtig und richtig. Dennoch zeigen langjährige Erfahrungen, dass Genehmigungsverfahren, und hier vor allem die Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), oft ausufern und in keiner zeitlichen Relation zum Vorhaben stehen. Der Lobautunnel wird seit über 20 Jahren geprüft und ist mit Sicherheit das best-geprüfte Infrastrukturprojekt Österreichs. Auf den Baustart warten wir noch immer.

Berechnungen der Wirtschaftskammer Wien zeigen, dass UVP-Verfahren in Österreich durchschnittlich 19 Monate dauern, bis eine Entscheidung der Behörde feststeht. Bis zur Rechtskraft dauert es sogar durchschnittlich 44 Monate. Nicht selten allerdings, können bis zur rechtskräftigen Genehmigung eines UVP-pflichtigen Vorhabens auch fünf bis zehn Jahre vergehen. Das ist aus Sicht der Wirtschaft und auch angesichts der Notwendigkeit verstärkt Private-Public-Partnership-Projekte umzusetzen, nicht tragbar. Zudem beeinträchtigen die langen Verfahrenszeiten auch Infrastrukturprojekte, die der Klimawende

dienlich sein sollen. Eine deutliche Beschleunigung der behördlichen Verfahren ist also dringend notwendig. Die vorliegende „Für Wien“-Publikation zur Umweltverträglichkeitsprüfung zeigt u.a. die Wege dafür auf.

Der Gesetzgeber will nun verschiedene Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung im neuen UVP-Gesetz festschreiben. Das ist löblich, doch gibt es einige weitere Möglichkeiten, die Verfahren effizienter zu gestalten. So sollte das vereinfachte Verfahren als Regelverfahren für alle Vorhaben gelten. Auch ist nicht verständlich, warum die für die Klima- und Energiewende so wichtigen Infrastrukturprojekte für Bahn und Straße nicht in einem vollkonzentrierten Verfahren genehmigt werden können, sondern ein UVP-Verfahren vor dem BMK und dann meist mehrere nachfolgende Verfahren auf Landesebene benötigen. Dies sind nur zwei von vielen Ansatzpunkten und Maßnahmen der Wirtschaftskammer Wien, die in dieser „Für Wien“-Ausgabe zur Verbesserung der UVP präsentiert werden. Eine lohnende Lektüre!





INHALT

1. Einleitung	7
Ein kurzer Rückblick	7
Anhängige Vertragsverletzungsverfahren	9
Verfahrensbeschleunigung?	10
2. Relevanz für Wien	11
Ausbau der Marchegger Ostbahn	12
Ausbau der Nordbahn	13
Ausbau der Pottendorfer Linie	14
Ausbau der Verbindungsbahn	15
Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling	16
Verkehrerschließung der Seestadt Aspern	17
Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof-Gelände	20
Städtebauvorhaben Oberes Hausfeld	21
3. Wie sieht die Praxis die UVP?	22
Vollkonzentration für alle Verfahren	22
Vereinfachtes Verfahren als Regelverfahren	23
Gesetzestext entrümpeln, Kumulierungsbestimmungen klarstellen	23
Fehlende Rechtssicherheit ist Gift	24
Stand der Technik – irgendwann muss Schluss sein	25
Verfahrensrecht nicht als Waffe missbrauchen	25
Fairer Rahmen für Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen	26
Zeitgemäße Kundmachungsregelungen	26
4. Der lange Weg zur Verfahrensvereinfachung	28
Sommer 2021: BMK präsentiert erste Überlegungen	28
Herbst 2021: Arbeitsgruppe „Verfahrenseffizienz“	29
Sommer 2022: Ministerialentwurf - Schritte in die richtige Richtung	29
Jänner 2023: Regierungsvorlage zur UVP-Novelle	30
5. Warum müssen UVP-Verfahren schneller werden?	32
Verfahrensdauer	32
6. Verbesserungsvorschläge	34
Die Ressourcenfrage: Sachverständige und Behördenpersonal	34
Weniger ist mehr: ein UVP-Verfahren statt vier Varianten	35
Verhältnis SUP – UVP klären	36
Entscheidungen müssen vorhersehbar sein	36
Umweltorganisationen: Transparenz muss für alle gelten	37
Bürgerinitiativen – Parteistellung im vereinfachten Verfahren	37
Sachgerechte Regelungen für Bürgerinitiativen	37
Kumulierungsprüfung: praxisgerechte Vereinfachung	38
Modernisierung der Kundmachungsregelungen	39
Vorhaben der Energiewende	39
Realistische Schwellenwerte	39
Zusammenfassung und Entrümpelung des Verfahrensrechts	40
Conclusio	41
Abkürzungsverzeichnis	43



1 EINLEITUNG

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein umweltpolitisches Instrument der Umweltvorsorge mit dem Ziel, umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Zulassung auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. In der Regel ist sie beschränkt auf die Überprüfung der Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter. Ökonomische und soziale Folgen sind somit kein Bestandteil der UVP.

Ein kurzer Rückblick

Bald jährt sich die Einführung des österreichischen UVP-Gesetzes zum 30. Mal. Doch wie wurden Anlagengenehmigungen in den Jahren zuvor durchgeführt?

Zur Beantwortung dieser Frage ist ein Sprung in das Jahr 1925 von Nöten, in dem das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) eingeführt wurde. Damals stellte dieses Gesetz einen Meilenstein dar, da es bis dato kein Verwaltungsverfahrensgesetz gab, sondern dieses nur in den jeweiligen Materiengesetzen geregelt wurde.

Der Ursprungsgedanke war, dass ua sämtliche Anlagengenehmigungsverfahren grundsätzlich im AVG einheitlich geregelt werden, jedoch mit dem Zusatz, dass dies nur insofern gilt, als keine Notwendigkeit einer abweichenden Bestimmung gesehen wird. Bei einem Blick in das AVG 1925 erkennt man schnell, dass dieses Gesetz Bestimmungen zu Verwaltungsverfahren, der Zustellung von Ladungen, Beweisen usw beinhaltet. Anlagenrecht oder Regelung zu deren Genehmigung sind in der damaligen Fassung des Gesetzes nicht zu finden. Das AVG wurde unzählige Male überarbeitet und in den Jahren 1950 und 1991 sogar wiederverlautbart, alleine seit 1991 wurde das AVG 22-mal novelliert.

Schon im Jahr 1982 wurde die Zersplitterung des Anlagengenehmigungsrechts stark kritisiert, da für ein Vorhaben bei verschiedenen Behörden Bewilligungen und Genehmigungen eingeholt werden mussten, ohne Betrachtung des Gesamtbilds.

Dies stellte – und stellt bis zum heutigen Tag – einerseits eine enorme Belastung für die Genehmigungswerber dar, andererseits wurden und werden



auch Umweltbelastungen nur sektoral behandelt und dadurch Summierungs- und Potenzierungseffekte vernachlässigt.

Auffällig war (und ist zu einem gewissen Grad auch heute noch) das mangelhafte Zusammenspiel zwischen den Behörden: die Gewerbebehörde achtete oft nicht auf die Einwirkungen durch Abwässer, die Wasserbehörde nicht auf Abfälle und Schlämme, sofern sie nicht in Gewässer eingebracht wurden und für die Abfallbeseitigung fehlten damals generell geeignete Normen.

Darüber hinaus galt erst bei Vorliegen der letzten Genehmigung das Verfahren als beendet und die Genehmigung als erteilt, was zu einem langen und unsicheren Schwebzustand von Projekten führte.

Genehmigungspflichten für Anlagen und Projekte unter Umweltgesichtspunkten finden sich ua in folgenden Gesetzen:

- Abfallwirtschaftsgesetz 2002
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
- Bauordnungen der Länder
- Bundesstraßengesetz 1971
- Denkmalschutzgesetz
- Eisenbahngesetz 1957
- Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen
- Elektrizitätswirtschaftsrecht von Bund und Ländern
- Forstgesetz 1975
- Gewerbeordnung 1994
- Immissionsschutzgesetz-Luft
- Luftfahrtgesetz
- Mineralrohstoffgesetz
- Naturschutzgesetze der Länder
- Ortsbildschutz- und Altstadterhaltungsgesetze

der Länder

- Raumordnungsgesetze der Länder
- Rohrleitungsgesetz
- Strahlenschutzgesetz 2020
- Wasserrechtsgesetz 1959

Diese nicht abschließende Aufzählung zeigt eindrücklich, welchem Gesetzesdschungel Genehmigungswerber gegenüberstanden und auch immer noch stehen und wie viel von dem einstigen Gedanken des allumfassenden AVG übriggeblieben ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das AVG heute wie auch schon damals den Ansprüchen eines allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht genügen kann.

Für umweltrelevante Großprojekte sollte hier durch eine umfassende Reform Abhilfe geschaffen werden. Die erste Normierung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde 1969 in den USA mit dem National Environmental Policy Act vorgenommen. Das dort etablierte Environmental Impact Statement (EIS) muss verfahrensbegleitend für alle größeren Maßnahmen von Bundesbehörden ausgearbeitet und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden. Dieses Rechtsinstitut wurde in viele Rechtsordnungen der ganzen Welt übernommen.¹

Im Bereich der Europäischen Union wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (kurz UVP-Richtlinie genannt) eingeführt. Aktuell gilt die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.² Die UVP-Richtlinie

¹ Wikipedia: Umweltverträglichkeitsprüfung: <https://de.wikipedia.org/wiki/Umweltvertr%C3%A4glichkeitspr%C3%BCfung>

² Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), konsolidierte Fassung: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02011L0092-20140515&qid=1653377028272>

ist von den Mitgliedstaaten der EU ins nationale Recht umzusetzen. In Österreich erfolgt die Umsetzung durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), dessen Stammfassung aus dem Jahr 1993 stammt.³

Im Jahr 2000 erfolgte eine umfassende Novellierung des UVP-G, daher nunmehr auch UVP-G 2000 genannt. Inhalt dieser Novelle war einerseits die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 1997 in nationales Recht unter Berücksichtigung der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) mit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs des UVP-G, andererseits ließ der Ruf nach Vereinfachung und Straffung des Verfahrens auch diesbezüglich eine Überarbeitung sinnvoll erscheinen.⁴ Wichtig vor allem für die Wirtschaft war hier insbesondere die Schaffung des vereinfachten Verfahrens, das für viele industriell-gewerbliche Vorhaben eine gewisse Erleichterung brachte. Die UVP-G-Novelle 2004 schließlich ersetzte bei Hochleistungsbahnstrecken und bei Bundesstraßen das ursprüngliche UVP-Verfahren bei Erlassung der Trassenverordnung durch das heute noch geltende teilkonzentrierte, bescheidmäßige UVP-Verfahren. Durch die Novelle 2009 wurde ein „Investorenservice“ gesetzlich verankert, das dem Projektwerber bei der Behörde vorhandene Informationen für die Projekterstellung zur Verfügung stellen soll. In der Novelle 2018 wurde schließlich der Standortanwalt als Partei geschaffen.

Anhängige Vertragsverletzungsverfahren

Die aktuell anstehende Novelle des UVP-G 2000 soll insbesondere den Anwendungsbereich des Gesetzes erweitern, um Vertragsverletzungsverfahren abzuwehren.

Das Verfahren beginnt mit einem Aufforderungsschreiben der EU-Kommission zu einer Stellungnahme und läuft in mehreren Schritten ab, die in den EU-Verträgen festgelegt sind und jeweils mit einem förmlichen Beschluss enden:

- Die Kommission übermittelt dem betreffenden Mitgliedstaat ein **Aufforderungsschreiben**, in dem sie um weitere Informationen ersucht. Der Mitgliedstaat muss innerhalb einer festgelegten Frist von in der Regel zwei Monaten ein ausführliches **Antwortschreiben** übermitteln.
- Gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass der Mitgliedstaat seinen Verpflichtungen nach

dem EU-Recht nicht nachkommt, gibt sie eine **mit Gründen versehene Stellungnahme** ab. Dabei handelt es sich um eine förmliche Aufforderung, Übereinstimmung mit dem EU-Recht herzustellen. In der Stellungnahme erläutert die Kommission, warum sie der Auffassung ist, dass der Mitgliedstaat gegen EU-Recht verstößt. Sie fordert es außerdem auf, sie innerhalb einer festgelegten Frist von in der Regel zwei Monaten über die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

- Stellt der Mitgliedstaat daraufhin immer noch keine Übereinstimmung mit dem EU-Recht her, kann die Kommission den **Gerichtshof mit dem Fall befassen**. Die meisten Fälle werden allerdings vorher geklärt.
- Teilt ein Mitgliedstaat der Kommission Maßnahmen zur fristgerechten Umsetzung einer Richtlinie nicht mit, kann die Kommission den **Gerichtshof** anrufen, damit dieser gegebenenfalls **Sanktionen verhängt**.
- Stellt der Gerichtshof fest, dass ein Mitgliedstaat gegen Unionsrecht verstoßen hat, muss dieser Maßnahmen treffen, um dem Urteil des Gerichtshofs Folge zu leisten.⁵

Bei den laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich in Sachen Umweltverträglichkeit handelt es sich zum einen um das bereits im Jahr 2012 eingeleitete **Vertragsverletzungsverfahren (Nr 2012/2013)** betreffend die Umsetzung des Art 10a der UVP-Richtlinie (= Art 11 der geltenden UVP-Richtlinie) Öffentlichkeitsbeteiligung – Fortführung. Wurden die ursprünglichen Vorwürfe durch die UVP-Novelle 2016 saniert (Nachbarn können nun gegen einen Feststellungsbescheid, der die UVP-Pflicht eines Vorhabens verneint, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erheben), so ergänzte die Kommission ihre Position, wonach Österreich gegen seine Verpflichtungen aus der UVP-Richtlinie verstoßen habe, indem es im UVP-G 2000 durch Bestimmungen zur Präklusion die Überprüfungsmöglichkeiten von UVP-Entscheidungen zu sehr einschränke sowie in Verbindung mit der Aarhus-Konvention bei Bürgerinitiativen auf einen Wohnsitz bzw ein Wahlrecht der Mitglieder in Österreich abstelle. Dabei handle es sich auch um einen versteckten Verstoß gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Bereits im Jahre 2013 bzw mit 25. Juli 2019 hinsichtlich der Ergänzung schickte die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme an Österreich. Die dieser Auffassung nicht folgende Stellungnahme der Republik Österreich

³ Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I Nr 80/2018: <https://www.ris.bka.gv.at/Geltende-Fassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010767>

⁴ BMLFUW: Rundschreiben UVP-G 2000, S. 9: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:2e7c33d8-6f84-417d-ac0b-904b28bac612/Rundschreiben_2015_zum_UVP_G.pdf

⁵ Europäische Kommission: Vertragsverletzungsverfahren: https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/applying-eu-law/infringement-procedure_de#:~:text=Nach%20den%20EU%2DVertr%C3%A4gen%20kann,die%20Zahlung%20von%20Strafgeldern%20anordnet.

wurde im September 2019 an die Europäische Kommission übermittelt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.⁶

Ein weiteres **Vertragsverletzungsverfahren (Nr 2019/2224)** wegen **mangelhafter Umsetzung der UVP-Änderungs-Richtlinie** 2014/52/EU wurde im Herbst 2019 eingeleitet. Konkret werden die Umsetzung dieser Richtlinie im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie im Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG) angeführt. Die Stellungnahme der Republik Österreich wurde im Dezember 2019 an die Europäische Kommission übermittelt. Die im StEntG enthaltenen und von der Kommission kritisierten Regelungen zur Verfahrensbeschleunigung besonders wichtiger, im öffentlichen Interesse stehender Projekte werden von Österreich als unionsrechtskonform verteidigt.⁷

Am 30. Oktober 2020 hat die Europäische Kommission ein ergänzendes Mahnschreiben übermittelt, in welchem sie Unzulänglichkeiten der nationalen Umsetzung hinsichtlich weiterer Projektkategorien im UVP-G 2000 moniert, wie etwa eine **mangelhafte Umsetzung einzelner Projektkategorien** des Anhangs I der UVP-Richtlinie in Bezug auf „**Skipisten, Skilifte, Seilbahnen** und zugehörige Einrichtungen“. Die Stellungnahme der Republik Österreich wurde am 28. Dezember 2020 an die Europäische Kommission übermittelt.

Die „Anpassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes im Sinne der Rechtssicherheit an die Ergebnisse des Vertragsverletzungsverfahrens 2019/2224“ ist gemäß dem 8. UVP-Bericht der Klimaschutzministerin im aktuellen Regierungsprogramm verankert.⁸ Eine vorausseilende Umsetzung, vor Vorliegen der Ergebnisse des Vertragsverletzungsverfahrens, kann aber dem Text des Regierungsprogramms nicht entnommen werden.⁹

Aktueller Status der Verfahren:

Nr 2012/2013 Aufforderungsschreiben
der Kommission
Antwortschreiben Österreichs
Mit Gründen versehene
Stellungnahme der Kommission

Nr 2019/2224 Aufforderungsschreiben
der Kommission
Antwortschreiben Österreichs

Dementsprechend hält der Europarechtsexperte Univ.-Prof. Dr. Obwexer auch fest, „sollte die Kommission die Argumente Österreichs nicht teilen und eine Vertragsverletzungsklage beim EuGH erheben, ist dessen **Urteil abzuwarten**.“ Sollte der EuGH den Argumenten der Kommission folgen und eine Verletzung unionsrechtlicher Vorgaben aus der UVP-Richtlinie und dem Vorsorgeprinzip feststellen, so wären die entsprechenden Bestimmungen des österreichischen UVP-G bzw des StEntG anzupassen.¹⁰

Verfahrensbeschleunigung?

Neben erforderlichen Anpassungen des UVP-G, um die Vorgaben der Richtlinie zu erfüllen, werden zurzeit aber auch die **Pflichten und Rechte der verfahrensteilnehmenden Personen** – Projektwerber und andere Parteien – intensiv diskutiert.

Österreich wird die **Klima-, Energie- und Mobilitätswende mit der bestehenden Infrastruktur nicht schaffen**. Konflikte in Europa, wie der Krieg Russlands gegen die Ukraine, zeigen uns, auf welchen tönernen Beinen unsere Energieversorgung derzeit steht. Investitionen in Wasser- und Windkraft, Speicher, die nötigen Verteilungs- und Übertragungsnetze, aber auch Eisenbahnverbindungen werden durch die derzeitigen Verfahrensregelungen des UVP-G gebremst, manchmal sogar verhindert.¹¹

Für die Wirtschaft war Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung immer ein zentrales Anliegen. Die aus dem BMK kommenden Vorschläge gingen in der Vergangenheit jedoch regelmäßig in die entgegengesetzte Richtung. Die unterschiedlichen Ansichten und Zugänge zwischen BMK und Wirtschaft kamen in den Verhandlungen besonders deutlich zum Ausdruck. Erste positive Vorschläge fanden sich im offiziellen Begutachtungsentwurf der UVP-G-Novelle aus dem Juni des Vorjahres. Mit der nun vorliegenden Regierungsvorlage der Novelle werden viele langjährige Forderungen der Wirtschaft endlich umgesetzt.

⁶ BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S. 13 f: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht_UA_v2.pdf

⁷ BMDW: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191023_OTS0103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel

⁸ BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S. 15: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht_UA_v2.pdf

⁹ Bundesregierung: Aus Verantwortung für Österreich: Regierungsprogramm 2020-2024, S. 105: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>

¹⁰ BMDW: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20191023_OTS0103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel

¹¹ Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S. 4



2 RELEVANZ FÜR WIEN

Wien ist eine stark wachsende Millionenstadt. Laut der aktuellen Prognosen wird die Bevölkerung Wiens von derzeit rund 1,8 Mio weiter deutlich zunehmen. Voraussichtlich bereits im Jahr 2027/2028 wird die Bevölkerung Wiens die 2 Millionen-Grenze überschreiten.¹²

In Wien stehen öffentliche Infrastrukturprojekte im Ausmaß von rund sechs Milliarden Euro an. Dazu zählen der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, der Bau des Anschlusses des Stadterweiterungsgebietes Seestadt Aspern an das hochrangige Straßennetz oder etwa die Sanierung und Revitalisierung heruntergekommener Grätzler quer durch die Stadt.

Damit sind erhebliche Arbeitsplatzchancen verbunden. Würde man hier morgen beginnen, brächte das alleine in der Bauphase rund 46.000 Arbeitsplätze.¹³

Viele dieser Projekte hängen aber derzeit in der Warteschleife, oft ausgelöst durch überbordende Bürokratie in den Genehmigungsverfahren. Im Folgenden ein kurzer Überblick über für Wien wichtige Projekte:

¹² Stadt Wien (MA 23) und Statistik Austria: Prognoseergebnisse Wien 2018 bis 2048: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bev-2048.html>

¹³ WKW: Infrastrukturausbau als Anreiz für Konjunkturaufschwung: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20201022_OTS0013/infrastrukturausbau-als-anreiz-fuer-konjunkturaufschwung

Ausbau der Marchegger Ostbahn

Die Marchegger Ostbahn ist die kürzeste direkte Bahnverbindung zwischen den beiden Metropolen Wien und Bratislava (Pressburg) und stellt die einzige direkte Verbindung zwischen Wien und dem Hauptbahnhof Bratislava dar.

Die bestehende Infrastruktur auf der Strecke Stadlau – Marchegg entspricht nicht dem Standard einer modernen, leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verbindung der beiden Hauptstädte in der Centropo-Region und ist kapazitätsmäßig vollständig ausgelastet. Der Ausbau des Angebotes für Pendler in Richtung Wien ist daher nicht möglich. Die Marchegger Ostbahn ist auch Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr 17 (Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava) und verbindet die Wirtschaftszentren der Westslowakei mit der österreichischen Westbahn am Verkehrsknoten Wien vorbei sowie der TEN-Hauptachse Nr 22 (Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg / Dresden).

Auch erschließt diese Bahnstrecke das Stadtentwicklungsprojekt Seestadt Aspern mit zukünftig mehr als 20.000 Einwohner und annähernd so vielen Arbeitsplätzen¹⁴ und bindet den stark wachsenden Bezirk Gänserndorf besser an den Zentralraum Wien an. Die Bevölkerungszahl des vom Projekt gequerten politischen Bezirks wird laut Prognosen von derzeit ca 105.000 bis 2050 auf über 124.000 Menschen steigen.¹⁵

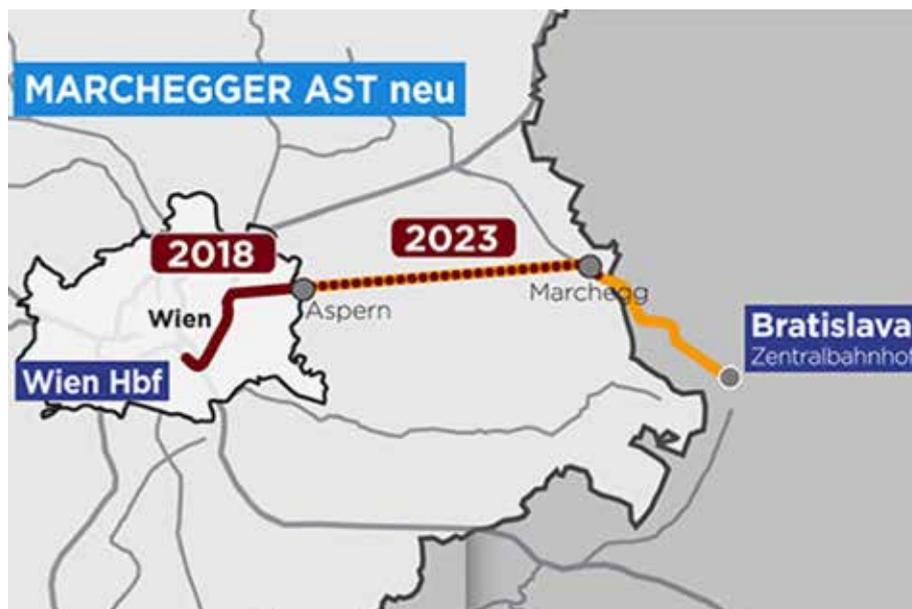
Nach eigenen Berechnungen der Wirtschaftskammer Wien wird über den Wiener Investitionsanteil

für den Ausbau der Marchegger Ostbahn von rd 86,3 Mio Euro eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 44 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 48 Mio Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 460 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 100 Mio Euro und rund 930 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 40 Mio Euro.

Jede Million Euro, die in den Ausbau der Marchegger Ostbahn in Wien eingesetzt wird, schafft damit österreichweit 1,2 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 11 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio Euro.

Das UVP-Verfahren startete mit Einreichung des Genehmigungsantrages am 8. April 2013, der Genehmigungsbescheid des damaligen BMVIT erging mit 22. August 2014. Zwei Änderungen des Projektes wurden bescheidmäßig mit 22. Dezember 2015 und 12. November 2021 genehmigt. Weiters waren eine naturschutzrechtliche Genehmigung der Stadt Wien (Bescheid vom 14. April 2015) und eine straßen- sowie naturschutzrechtliche Genehmigung des Landes Niederösterreich (Bescheid vom 13. Oktober 2017) erforderlich. Aktuell ist bereits das **3. Änderungsverfahren** hinsichtlich des Ausbaus von Mobilfunkanlagen sowie Änderungen betreffend **Ersatzaufforstungsflächen** und Öko-Ausgleichsflächen anhängig.



Quelle: ORF, <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2783504/>

¹⁴ Masterplan Flugfeld Aspern, S. 14: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/pdf/0103programm.pdf>

¹⁵ ÖROK, „ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018> (Excel-Tabellen)

Ausbau der Nordbahn

Historisch gesehen handelt es sich bei der im Jahre 1837 zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram eröffneten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn um die älteste österreichische (Dampf-)Eisenbahnstrecke. Sie ist ein bedeutender Teil des europäischen Bahnnetzes von Berlin und Dresden über Wien nach Constanza sowie der prioritären Projekte PP22 (Eisenbahnachse Athen – Dresden/Nürnberg) und PP23 (Eisenbahnachse Danzig – Wien). Darüber hinaus hat die Strecke Anteil an den Güterverkehrskorridoren 5 (Baltisch Adriatischer Korridor) und 7 (Orient / Östliches Mittelmeer) des europäischen TEN-Kernnetzes. Die bestehende Infrastruktur ist beinahe **vollständig ausgelastet**, viele Pendler, die mit der Nordbahn nach Wien kommen, klagen über regelmäßige Verspätungen und Zugsausfälle.

Die Bevölkerung der Gemeinden im Einzugsbereich der Nordbahnstrecke wird laut Prognosen überdurchschnittlich stark wachsen, zu erwarten ist eine Zunahme von 10 bis 27,5 % zwischen 2018 und 2040.¹⁶

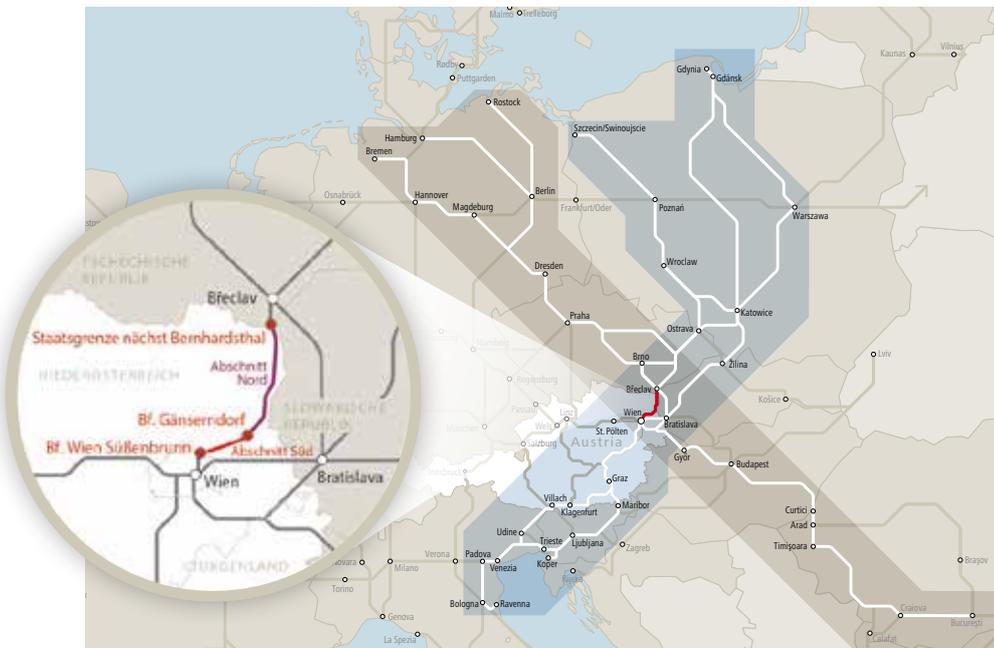
Nach eigenen Berechnungen der Wirtschaftskammer Wien wird über den Wiener Investitionsanteil für die Modernisierung der Nordbahn von rd 25,5 Mio Euro (Preisbasis 2020) eine Bruttowertschöpfung in Höhe von über 20 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 23 Mio Euro. Insgesamt

werden durch den Bau knapp 220 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus des Süd-Abschnittes dieses Projektes mit einem BIP-Beitrag von 36 Mio Euro und rund 330 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 14 Mio Euro.

Jede seitens des Bundesland Wien in den Ausbau der Nordbahn eingesetzte Mio Euro schafft damit österreichweit über 1,4 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio Euro.

Am 12. August 2016 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die Durchführung eines UVP-Vorverfahrens. 2019 wurde das Gesamtvorhaben in einen Süd- und einen Nordabschnitt geteilt. Der Genehmigungsantrag für den Süd-Abschnitt wurde am 15. Juli 2020 eingebracht, der UVP-Bescheid am 20. Oktober 2021 erlassen. Hier ist ein Rechtsmittelverfahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig. Weiters wurde am 14. Dezember 2021 der naturschutzrechtliche Genehmigungsbescheid des Landes Niederösterreich erlassen. Der Naturschutzbescheid für Wien steht noch aus. Der für den Nord-Abschnitt erforderliche Genehmigungsantrag wird derzeit noch vorbereitet.



Quelle: ÖBB, <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/ausbau-nordbahn/rund-um-die-planung/printproduktionen-nb/dokument?datei=01+%7C+Nordbahn-ausbau+07-2020.pdf>

¹⁶ ÖROK, „Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose)“, S.15, https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2018/Bericht_BevPrognose_2018.pdf

Ausbau der Pottendorfer Linie

Die Pottendorfer Linie verbindet Wien-Meidling über Ebenfurth, wo der Anschluss zur Raaber Bahn hergestellt wird, mit Wiener Neustadt. Neben der Nahverkehrsfunktion für Pendler und Schüler stellt die Pottendorfer Linie die dringend erforderliche Ausweichlinie für die überlastete Südbahnstrecke südlich Wiens dar. Die Pottendorfer Linie ist Teil des Baltisch-Adriatischen-Korridors des europäischen TEN-V-Kernnetzes und Teil des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic-Adriatic).

Die gesamte Strecke wurde in vier Abschnitte geteilt und die UVP-Verfahren getrennt abgewickelt. Gegenstand des in Wien liegenden Projektes ist der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien-Meidling und Abzweigung Altmannsdorf samt Verknüpfung mit der Donauländebahn und Umbau der Oswaldschleife.

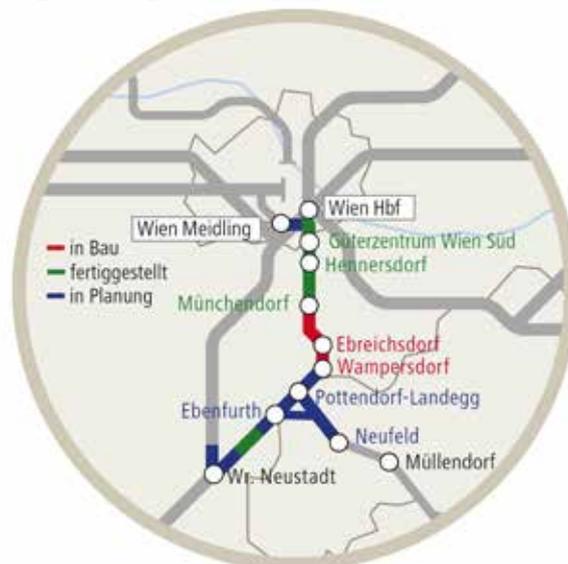
Der Raum südlich Wiens ist mit über 340.000 Menschen¹⁷ bereits heute sehr bevölkerungsreich und wird auch weiterhin eine starke Bevölkerungszunahme zu verzeichnen haben. So wird die Gesamtbevölkerung in diesem Gebiet in den nächsten Jahren über 12 % auf dann etwa 388.000 Menschen zunehmen.¹⁸ Etwa 60 % aller Wien-Pendler kommen aus dem Raum südlich von Wien. Derzeit nutzen allerdings nur 20 % davon öffentliche Verkehrsmittel. Um die chronisch überlasteten Straßenverbindungen zu entlasten, ist der Ausbau der Schiene nötig. Bei der Pottendorfer Linie wurde ein Potenzial von zusätzlich rd 10.000 Pendlern täglich festgestellt.¹⁹

Durch die Investitionen in den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wien-Meidling bis Abzweigung Altmannsdorf in Höhe von 61,6 Mio Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 46 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 50 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 434 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen, diese entsprechen 388 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Ausbaus mit einem BIP-Beitrag von knapp 100 Mio Euro und über 800 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von fast 37 Mio Euro.

Jede in den Ausbau der Pottendorfer Linie in diesem Abschnitt eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit 1,6 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 0,6 Mio Euro.

Am 15. Februar 2018 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die Durchführung eines UVP-Vorverfahrens. Mit Schreiben vom 26. März 2020, ergänzt und verbessert mit Schreiben vom 30. November 2020, wurde um Genehmigung angesucht, der Genehmigungsbescheid wurde am 16. August 2021 erlassen. Das Wiener Naturschutzverfahren läuft noch.



Quelle: ÖBB, <https://www.unseroebb.at/de/artikel/2021/ausbau-pottendorfer-linie>
Ausbau der Verbindungsbahn

¹⁷ Statistik Austria, Demographisches Jahrbuch 2019, S. 34, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index2

¹⁸ ÖROK, ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018, S. 15, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018> und eigene Berechnungen

¹⁹ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 4: https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf

Ausbau der Verbindungsbahn

Die bestehende Verbindung zwischen den Bahnhofen Wien Hütteldorf bzw. Wien Penzing sowie Wien Meidling bzw. Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf soll auf die beabsichtigte Verdichtung des Nahverkehrsangebotes vorbereitet werden. Dazu soll diese Strecke durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Dabei werden sechs bestehende niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch vier Straßenunterführungen sowie zwei barrierefreie Gehwegunterführungen ersetzt. Zwei neue Haltestellen werden geschaffen: Wien Hietzinger Hauptstraße und Wien Stranzenbergbrücke. Die bestehende Haltestelle Wien Speising wird in optimierter Lage neu errichtet.

Die bestehende Infrastruktur ist aufgrund der teilweise bloß eingleisigen Ausführung und der fehlenden Haltestellen derzeit nicht geeignet, den Anforderungen an ein attraktives Schnellbahnangebot zu entsprechen.

Etwa 19.600 Personen pendeln täglich aus dem niederösterreichischen Zentralraum (Bezirke Krems, Lilienfeld, St. Pölten und Tulln) nach Wien und wären damit potenzielle Nutzer der Verbindungsbahn.²⁰ Zusätzliches Potenzial bieten die 11.600 Einpendler aus dem niederösterreichischen Industrieviertel ins westliche Wien.²¹ In der Gegenrichtung pendeln täglich etwa 5.000 Personen aus Wien in den niederösterreichischen Zentralraum.²² Das Gesamtpotenzial an Nutzern der Verbindungsbahn beträgt daher etwa 36.200 täglich. Davon nutzen

derzeit etwa die Hälfte der Pendler die Bahn. Gänzlich unberücksichtigt sind hier aber noch in Ausbildung befindliche Personen, die im Regelfall ebenfalls auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind.

Durch den Bau der Wiener Verbindungsbahn mit einer Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 307,3 Mio Euro wird eine Bruttowertschöpfung von 245 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 265 Mio Euro. Insgesamt werden durch den Bau rd 2.650 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rd 2.380 fiktive Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von rund 500 Mio Euro und rund 4.670 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen in Jahresvollzeitäquivalenten. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 200 Mio Euro.

Jede in den Bau der Verbindungsbahn eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit über 1,6 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 15 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio Euro.

Das UVP-Verfahren begann mit der Anzeige des Vorverfahrens bereits am 24. Oktober 2016. Der Genehmigungsantrag erfolgte schließlich am 7. August 2020, die UVP-Genehmigung wurde vom BMK mit Bescheid vom 25. März 2022 erteilt. Aktuell sind Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.



Quelle: ÖBB: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/attraktivierung-verbundungsbahn/haeufig-gestellte-fragen>

²⁰ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, Tabelle 9 S. 25

²¹ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, Abbildung 7 S. 28

²² Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, S. 29

Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling

Die Einreichung der UVP-Unterlagen für den viergleisigen Ausbau der Südbahn zwischen Wien Meidling und Mödling steht unmittelbar bevor. Die Region südlich von Wien ist eines der am stärksten wachsenden Siedlungsgebiete Österreichs. Der Raum südlich Wiens ist mit über 340.000 Menschen²³ bereits heute sehr bevölkerungsreich und wird auch weiterhin eine starke Bevölkerungszunahme zu verzeichnen haben. So wird die Gesamtbevölkerung in diesem Gebiet in den nächsten Jahren über 12 % auf dann etwa 388.000 Menschen zunehmen.²⁴ Etwa 60 % aller Wien Pendler kommen aus dem Raum südlich von Wien. Die Analysen ergeben gewichtete Potenziale von knapp 14.100 bei den Einpendlern über die Südachse nach Wien und von etwas mehr als 8.500 bei den Auspendlern.²⁵ Derzeit nutzen allerdings nur 20 Prozent von diesen Pendlern öffentliche Verkehrsmittel. Das erklärte Ziel ist es, den „Modal Split“ deutlich in Richtung der Öffis zu verschieben, also den Anteil jener Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, auf etwa 40 % – wie im Westen Wiens – zu erhöhen. Bereits heute ist insbesondere die S-Bahn in den Stoßzeiten überfüllt. Darüber hinaus werden die neuen Stadtentwicklungsgebiete entlang der Südstrecke in den nächsten Jahren mehreren tausend Menschen ein neues Zuhause bieten.

Mit dem Projekt des viergleisigen Ausbaus der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Mödling werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen 5-Minuten-Takt der S-Bahn sowie zusätzliche schnelle Nahverkehrsverbindungen zwischen Wien Meidling und Wien Liesing geschaffen. Zwischen Wien Liesing und Mödling wird ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn möglich. Im Zusammenspiel mit der bis 2024 zweigleisig ausgebauten Pottendorfer Linie stehen mit Projektabschluss sechs leistungsfähige Gleise im Süden von Wien zur Verfügung.

Zwei neue Haltestellen werden errichtet: Wien Benastraße (bisher: Tullnertalgasse) und Brunn Europaring. Mit diesen werden die Stadtentwicklungsgebiete im Süden Wiens und im Bezirk Mödling in Niederösterreich leistungsfähig an den öffentlichen Verkehr angebunden. Alle bestehenden Haltestellen

Quelle: Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung: Mobilität in Stadt und Umland: http://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2019/oepnv/winkler.pdf

²³ Statistik Austria, Demographisches Jahrbuch 2019, S. 34, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index2

²⁴ ÖROK, ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018, S. 15, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018> und eigene Berechnungen

²⁵ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 65: https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf

zwischen Wien Meidling und Mödling werden vollständig barrierefrei ausgestaltet, die Haltestellen Wien Hetzendorf, Wien Atzgersdorf, Wien Liesing, Perchtoldsdorf und Brunn-Maria Enzersdorf erhalten niveaufreie Inselbahnsteige.

Über den Wiener Investitionsanteil für den vierspurigen Ausbau der Südbahn von rd 705,6 Mio Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von über 500 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 550 Mio Euro. Insgesamt werden durch den Bau knapp 4.900 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen, diese entsprechen knapp 4.400 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 1,2 Mrd Euro und rund 9.400 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 420 Mio Euro.

Jede in den Ausbau der Südbahn eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit 1,6 Mio Euro an zusätzlichem BIP-Beitrag, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 0,6 Mio Euro.



Verkehrerschließung der Seestadt Aspern

Die im 22. Wiener Gemeindebezirk gelegene Seestadt Aspern ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Bis zum Endausbau im Jahr 2028 sollen in ihr mehr als 25.000 Menschen in etwa 11.500 Wohnungen ihr Heim und fast genauso viele einen Arbeitsplatz finden. Geplant sind 15.000 Büroarbeitsplätze sowie 5.000 Arbeitsplätze in Gewerbe, Wissenschaft, Forschung und Bildung.²⁶ Entscheidend für das Funktionieren der Seestadt Aspern, insbesondere auch als Betriebsstandort und Arbeitsplatz, ist eine gut ausgebaute Infrastruktur, wozu vor allem auch die Verkehrerschließung zählt, wie auch der im Wiener Gemeinderat im Jahre 2007 einstimmig beschlossene „Masterplan Flughafen Aspern“ festhält.²⁷ Neben dem Ausbau der U-Bahn und der Marchegger Ostbahn sollen auch drei Straßenprojekte die Erreichbarkeit des Gebiets und die Verbindungen in die Region sicherstellen. Diese Projekte sind auch im „Masterplan Verkehr Wien 2003“ enthalten und wurden auch in der strategischen Umweltprüfung „SUPerNOW“²⁸ im selben Jahr positiv bewertet. Für die Seestadt Aspern ist die Anbindung an das höherwertige Straßennetz von besonderer Bedeutung, weil dies eine **Vorschreibung im UVP-Bescheid der Seestadt Nord²⁹ ist – eine Auflage, die im Übrigen von einer Umweltorganisation eingefordert wurde, die nun die S 1 bekämpft.**

Die Seestadt Aspern soll durch folgende Straßenprojekte an das höherwertige Verkehrsnetz angeschlossen werden:

- **S 1 – Nordostumfahrung** zwischen Anschlussstelle Süßenbrunn und Anschlussstelle Schwechat: sie soll(te) die A 23 im Wege des Lobautunnels mit der A 4 - Ostautobahn verbinden und so einerseits die A 23 - Südosttangente entlasten und andererseits die Seestadt über die S 1 – Spange Seestadt Aspern anbinden.

Quelle: ASFINAG: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-bis-sussenbrunn/>

²⁶ Wien 3420 aspern Development AG: Facts + Figures zu aspern Die Seestadt Wiens, Stand Jänner 2022

²⁷ Masterplan Flughafen Aspern: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/masterplan.html>

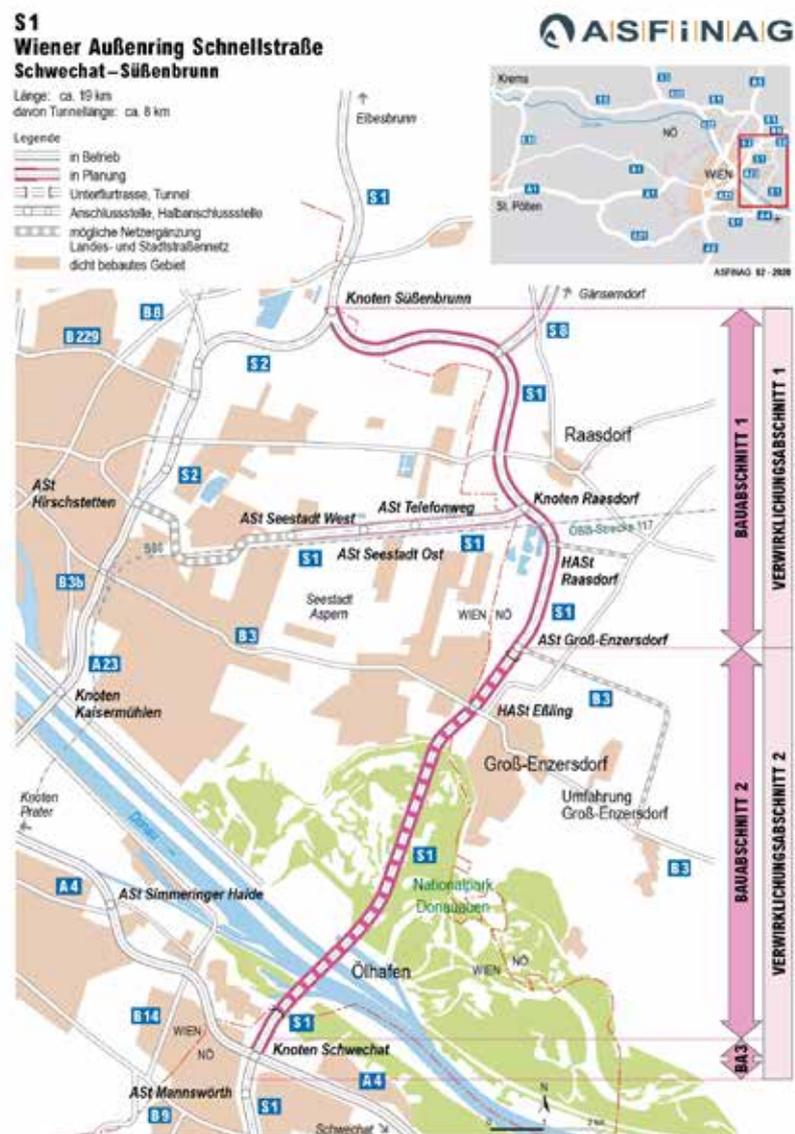
²⁸ SUP: https://www.fv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv_Studien/SUPer_NOW/sup_er_now_kurzfasung_02_1_.pdf

²⁹ Bescheid der Wr. Landesregierung vom 1. September 2017, GZ 656788-2017

³⁰ ASFINAG: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-bis-sussenbrunn/>

Laut ASFINAG werden alle zur Erlangung der Genehmigungen für das Projekt notwendigen Behörden- und Gerichtsverfahren (weiter-)geführt. Als Ergebnis der Evaluierung des Bauprogramms durch das BMK werden parallel zu den Genehmigungsverfahren vorläufig allfällige Alternativen für die S 1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn geprüft.³⁰ Auf Anweisung von Klimaschutzministerin Gewessler liegt der Ausbau der S 1 – insbesondere der Lobautunnel – zur Zeit auf Eis, obwohl die meisten Genehmigungen bereits vorliegen.

Durch den Bau der S 1 - Nordostumfahrung mit einer Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 1.947 Mio Euro wird österreichweit ein BIP-Beitrag von 2.626,2 Mio Euro generiert und rd



23.400 Arbeitsplätze in Jahresvollzeitäquivalenten gesichert bzw geschaffen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von knapp 910 Mio Euro.

Der im Wesentlichen in Niederösterreich liegende Nordteil der S 1 generiert bei einer Gesamtinvestitionssumme von 482 Mio Euro einen Beitrag zum niederösterreichischen Bruttoregionalprodukt von 546 Mio Euro und für den Rest Österreichs von zusätzlich 134 Mio Euro. Dabei werden in ganz Österreich 5.800 Arbeitsplätze (Jahresvollzeitäquivalente) gesichert bzw geschaffen. An Steuern und Abgaben fallen knapp 234 Mio Euro an.

Der Wiener Südteil der S 1 - Nordostumfahrung einschließlich des Lobautunnels weist eine Gesamtinvestitionssumme von 1.465 Mio Euro auf und generiert einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 966 Mio Euro und nochmals 980 Mio Euro für den Rest Österreichs. Gesichert bzw geschaffen werden durch diesen Teil des Projektes rd 17.600 Arbeitsplätze (Jahresvollzeitäquivalente) in gesamten Bundesge-

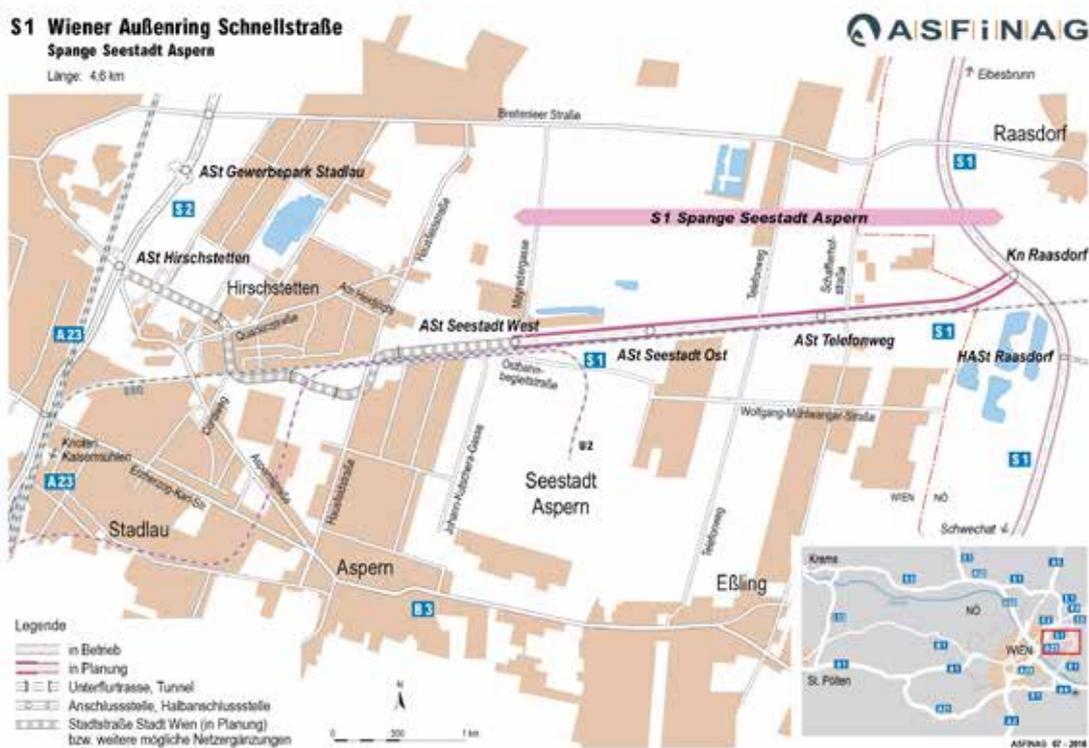
biet, davon knapp 9.200 alleine in Wien. Weiters entstehen Rückflüsse an die öffentliche Hand in Form von Steuern und Abgaben österreichweit in der Höhe von 675 Mio Euro.

Jede in den Bau der S 1 - Nordostumfahrung eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit über 1,3 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 12 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von knapp einer halben Mio Euro.

- **S 1 - Spange Seestadt Aspern:** sie soll die S 1 beim Knoten Raasdorf mit der Stadtstraße Aspern (Anschlussstelle Seestadt West) verbinden.

Laut ASFINAG werden alle zur Erlangung der Genehmigungen für das Projekt notwendigen Behörden- und Gerichtsverfahren in Abhängigkeit vom Projektfortschritt beim Projekt Stadtstraße Wien und im für die Stadtentwicklung Seestadt notwendigen Umfang (weiter-)geführt.³¹

Durch die Investitionen in den Bau der S 1 – Spange Seestadt Aspern in Höhe von rd 223 Mio



Quelle: ASFINAG: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-spange-seestadt-aspern/>

³¹ ASFINAG: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-spange-seestadt-aspern/>

Euro wird ein Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 147 Mio Euro generiert. Insgesamt werden durch den Bau etwa 1.400 Arbeitsplätze (Jahresvollzeitäquivalente) in Wien gesichert bzw geschaffen.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von mehr als 296 Mio Euro und rund 2.700 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen (VZÄ). Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von knapp 103 Mio Euro.

- **Stadtstraße Aspern:** sie soll die A 23-Südosttangente (Anschlussstelle Hirschstetten) mit der S 1-Spange Seestadt Aspern (Anschlussstelle Seestadt West) verbinden.

Seit Juni 2018 liegt der positive Bescheid der Wiener Landesregierung zur Errichtung der Stadtstraße Aspern vor. Gegen diesen Bescheid konnte bis August 2018 Beschwerde erhoben werden. Zur Prüfung der eingebrachten Beschwerden wurde im Herbst 2018 das Bundesverwaltungsgericht eingeschaltet. Seit Juli 2020 liegt das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vor. Die Genehmigung wurde rechtskräftig erteilt.

Durch die Investitionen in den Bau der Stadtstraße in Höhe von rd 460,7 Mio Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 265 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 294 Mio Euro. Insgesamt werden durch den Bau über 2.500 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen, das sind rd 2.300 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 685 Mio Euro und rund 5.500 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen (VZÄ). Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von mehr als 250 Mio Euro.

Der Bau oder Nicht-Bau der höherrangigen Straßenanschliefung der Seestadt Aspern hat jedoch erhebliche Auswirkungen, die weit über die oben genannten Zahlen hinausgehen. Die Gesamtinvestitionssumme für die Realisierung dieses Stadterweiterungsgebietes beträgt mehr als 5 Mrd Euro. Etwa ein Drittel des Projektes wurde bis dato nach Angaben der „Wien 3420 aspern Development AG“ verwirklicht.

Durch den Nicht-Bau der Stadtstraße wäre die Weiterentwicklung der Seestadt Aspern und damit Bauinvestitionen in Höhe von rd 3,3 Mrd Euro gefährdet. Dadurch würde eine potenzielle Bruttowertschöpfung in Höhe von 3,8 Mrd Euro und damit ein Beitrag zum Bruttoregionalprodukt von über 4 Mrd Euro in Wien nicht realisiert. Zudem wären über 33.000 Arbeitsplätze (ca 30.000 Jahresvollzeitäquivalente) in Wien gefährdet bzw würden nicht geschaffen.

Österreichweit würde ein potenzieller BIP-Beitrag von 4,9 Mrd Euro nicht realisiert und bundesweit wären über 35.000 Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten) gefährdet bzw würden nicht geschaffen. Der öffentlichen Hand entgingen Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von mehr 1,8 Mrd Euro.



Quelle: ASFINAG/Kronen Zeitung: <https://www.skyscrapercity.com/cdn-cgi/image/format=auto,onerror=redirect,width=1920,height=1920,fit=scale-down/https://www.skyscrapercity.com/attachments/full-1-jpg.1325851/>

Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof-Gelände

Das im 20. Wiener Gemeindebezirk gelegene Gebiet des ehemaligen Frachtenbahnhofes Wien Nordwestbahnhof umfasst eine Fläche von etwa 45 Hektar und soll bis zum Jahr 2033 einer multifunktionalen Nutzung (innerstädtisches Wohnen, Gewerbetätigkeiten sowie Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten) für bis zu 15.500 Bewohnern und 4.750 Beschäftigten zugeführt werden. Es soll also eine Durchmischung verschiedener städtischer Funktionen geben, damit keine reine Schlafstadt oder ein reines Gewerbegebiet sondern ein lebendes Stadtviertel entsteht.

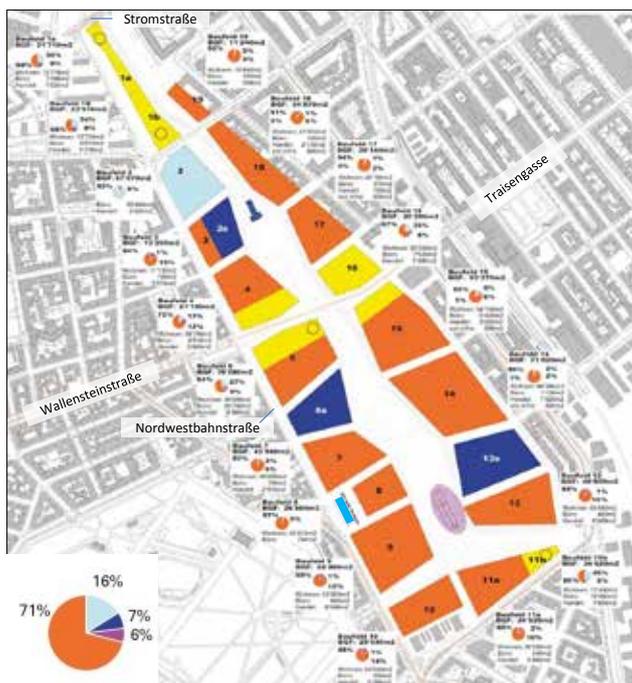
Durch das Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof (oberirdische Bebauung zur multifunktionalen Nutzung sowie unterirdische Bebauung zur Unterbringung von Tiefgaragen etc) mit Gesamtbaukosten von schätzungsweise 1,6 Mrd Euro³² würde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 1,4 Mrd Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum

Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 1,6 Mrd Euro. Insgesamt würden durch den Bau rd 13.000 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen werden, diese entsprechen etwa 11.500 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 2,4 Mrd Euro und rund 18.000 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentliche Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von knapp 900 Mio Euro profitieren.

Jede in das Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit 1,5 Mio Euro an BIP-Beitrag, 11 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio Euro.

Kürzlich startete das UVP-Verfahren.



Schwerpunktnutzungen Gesamtareal

- Beibehaltung eines Attraktors im Bereich Stromstraße (BF 1a, 1b)
- Konzentration Büronutzung im BF 2 (optional im BF 11)
- Gemischte Nutzungen (Wohnen, Büro, Handel, etc.) im BF 1, 11 und im Bereich verlängerte Wallensteinstraße/Traisengasse
- Umnutzung bestehender Hallen im südlichen Teil der „Grünen Mitte“

- Wohnen (inkl. Studentenwohnheim, Hotel etc.)
- Büro
- gemischt (Wohnen, Büro, Handel etc.)
- Soziale Infrastruktur
- Handel, Gewerbe, Dienstleistungen
- Bereich Umnutzungen Bestandsbauten
- private Schule
- Standort Hochhaus

MA 21 STEK(A) 20.09.2016
Leitbild Nordwestbahnhof 13/22

Quelle: Stadt Wien – Stadtteilplanung und Flächenwidmung, Leitbild Nordwestbahnhof: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000069.pdf>

³² eigene Berechnungen der WKW

Städtebauvorhaben Oberes Hausfeld

Das Obere Hausfeld liegt im 22. Wiener Gemeindebezirk Donaustadt und gehört zur Katastralgemeinde Aspern. Das Gebiet ist im Osten von der Hausfeldstraße, im Süden von der Straße „An den alten Schanzen“ und im Westen und im Norden von der U-Bahnlinie U 2 in Hochlage begrenzt. Das Gelände wird derzeit agrarisch genutzt. Angrenzend befinden sich unterschiedlichste Siedlungs- und Freiräume (Kleingartensiedlung im Osten, agrarische Nutzung mit Gewächshäusern im Süden, gewerbliche Großform (Logistikzentrum) im Westen, Wohngebiete mit Gemeindebauten im Norden). Die alten Ortskerne Aspern, Hirschstetten, Stadlau und Breitenlee sowie die neue Seestadt Aspern liegen jeweils etwa einen Kilometer vom Oberen Hausfeld entfernt.

Die künftige Bebauung des ca 23,24 ha großen Stadtentwicklungsgebietes Oberes Hausfeld wird überwiegend aus Wohnbauten bestehen, die rund um den zentralen Park bzw entlang der Verbindungsachse zwischen den beiden U-Bahnstationen in den Erdgeschoßzonen Flächen für Gastronomie, Gewerbe, Dienstleistungsbetriebe sowie Geschäfte für den täglichen Bedarf ermöglichen werden. Darüber werden zwei Kindergärten errichtet. Es werden zukünftig rd 8.000 Menschen hier wohnen und rd 330 Arbeitsplätze entstehen.

Durch die Bauinvestitionen in das Städtebauvorhaben Oberes Hausfeld in Höhe von schätzungsweise rd 560 Mio Euro³³ wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 410 Mio Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 454 Mio Euro. Insgesamt werden durch die Baumaßnahmen knapp 3.970 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw geschaffen, das sind über 3.500 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 825 Mio Euro und rd 6.500 gesicherten bzw geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand

profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von mehr als 300 Mio Euro.

Jede in das Städtebauvorhaben eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit 1,5 Mio Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 12 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio Euro.

Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten Grundstücks- und Wohnungswesen, freiberufliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, der Handel sowie Beherbergung und Gastronomie.

Der Genehmigungsantrag wurde am 9. April 2021, ergänzt mit den Schriftsätzen vom 29. Oktober 2021 und 31. März 2022, bei der Wiener Landesregierung als UVP-Behörde eingebracht. Die Entscheidung sollte im Laufe des Jahres 2023 erfolgen.



Quelle: Stadt Wien – Stadtentwicklung und Flächenwidmung: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaustadt-aspern/rahmenplan-hausfeld.html>

³³ eigene Berechnungen der WKW



3 WIE SIEHT DIE PRAXIS DIE UVP?

Dr. Christian Schmelz, Rechtsanwalt

Der Ansatz des UVP-Gesetzes (UVP-G), ein vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren vorzusehen, in dem eine Behörde über alle Genehmigungsvoraussetzungen entscheidet und alle Wirkungen holistisch-gesamtumfassend betrachtet („one stop shop“), ist grundsätzlich sehr sinnvoll und positiv zu bewerten. Das „Produkt“ UVP muss jedoch so gestaltet werden, dass es „verkäuflich“ ist und im Idealfall von den Projektwerbern gerne in Anspruch genommen wird. Derzeit ist das Gegenteil der Fall: Projektwerber lehnen das „Produkt“ UVP ab und unternehmen alles, um es möglichst zu vermeiden. Das muss Gründe haben und es sollte Konsens darüber herrschen, dass man diese Gründe beseitigen muss, um die UVP attraktiv zu machen.

Vollkonzentration für alle Verfahren

Vorweg eine nicht unwesentliche Einschränkung: Die „Vollkonzentration“ gilt leider nicht für alle UVP-Vorhaben. Sie gilt nicht für Hochleistungsstrecken sowie Bundesstraßen, die im 3. Abschnitt des UVP-G geregelt sind. Hier sind zwei „teilkonzentrierte“ Genehmigungsverfahren erforderlich, für die einmal das Klimaschutzministerium (BMK) und einmal die Landesregierung (LReg) zuständig sind. Dies

führt zu besonders komplexen Verfahren mit vielen ungelösten Fragen und sinnlosen Duplizitäten – damit zu Mehraufwand und Verzögerungen –, ohne irgendeinen Vorteil für die Umwelt. Nur beispielsweise: Alle naturschutzfachlichen Aspekte – und deren gibt es viele – werden in der Praxis einmal auf Ebene des BMK und ein zweites Mal auf Ebene der LReg geprüft; dies allenfalls von verschiedenen Sachverständigen mit unterschiedlichen Methoden. Wenn ein Vogel-Brutpaar für die Trassenentscheidung relevant wird, ist bis heute nicht geklärt, ob BMK oder LReg oder beide zuständig sind. Hebt ein Höchstgericht später den Bescheid des BMK aus einem noch so formalen Punkt (der sehr einfach saniert werden kann) auf, so hat dies nach der aktuellen Rechtsprechung zu Folge, dass automatisch alle Bescheide auf Landesebene aufzuheben sind, nur weil der Bescheid auf Bundesebene aufgehoben wurde – was jahrelange Verzögerungen ohne irgendeinen Erkenntnisgewinn zur Folge hat. Dies gehört abgeschafft, was freilich einer politischen Einigung zwischen Bund und Ländern sowie einer Verfassungsänderung bedarf. Projektwerber und Projektgegner sowie Behörden sind sich hier einig, alle sachlichen Argumente sprechen dafür, es mangelt bislang „nur“ am politischen Willen. Die Be-

seitigung des 3. Abschnitts würde zugleich zu einer deutlichen Entschlackung und besseren Lesbarkeit des Gesetzes beitragen und zahlreiche Auslegungsfragen mit einem Strich erübrigen.

Vereinfachtes Verfahren als Regelverfahren

Eine wesentliche Entschlackung mit allen genannten positiven Nebenaspekten wäre auch zu erreichen, indem man die **Duplizität** zwischen dem sogenannten **vereinfachten Verfahren** und dem **nicht vereinfachten Verfahren** beseitigt. Aufgrund der zahlreichen Gesetzesänderungen und der aktuellen Rechtsprechung bestehen ohnehin **kaum noch Unterschiede zwischen diesen beiden Verfahrensarten**. Dennoch muss derzeit die mitunter nicht einfache Vorfrage, ob das Verfahren als „vereinfachtes“ zu führen ist oder nicht, allenfalls erst in einem eigenen **Feststellungsverfahren** geklärt werden. Das führt zu sinnlosen Verzögerungen und Belastungen von Behörden. Da auch das sogenannte vereinfachte Verfahren alle Voraussetzungen des Unionsrechts erfüllt, könnte man das „golden plating“ des nicht vereinfachten Verfahrens ohne Probleme beseitigen. Zugleich könnte damit der **Anhang 1 des UVP-G deutlich einfacher** und für alle wieder lesbar gestaltet werden, weil eine Spalte entfallen könnte.

Gesetzestext entrümpeln, Kumulierungsbestimmungen klarstellen

Apropos Lesbarkeit: Viele Rechtsunsicherheiten, Verfahrensverzögerungen und für den Umweltschutz sinnlose Verfahrensschleifen sind auf den überaus komplex gewordenen Text des UVP-G zurückzuführen. Selbst für Experten des UVP-G ist es im Einzelfall eine große Herausforderung, die UVP-Tatbestände des Anhangs 1 für sich – und gar in Verbindung mit den **Änderungstatbeständen** des § 3a UVP-G – zu verstehen. Dies verursacht zahlreiche **UVP-Feststellungsverfahren** – die übrigens unionsrechtlich **gar nicht gefordert** und europaweit ein Unikum sind – mit erheblicher Dauer, bevor überhaupt ein Projekt ausgearbeitet werden kann. Bereits die Vorbereitung und Formulierung des UVP-Feststellungsantrags erfordert wegen dieser vielschichtigen und unklaren Fragen vielfach mehrere Wochen. Es gibt UVP-Feststellungsverfahren, die Jahre benötigen. Ein besonderes Unikum ist dabei der sogenannte **„Kumulationstatbestand“**. Dabei geht es nicht etwa darum, dass die Umweltwirkungen eines Vorhabens unter Berücksichtigung der **bereits bestehenden Umweltsituation** zu beurteilen sind; dies ist ohnehin völlig selbstverständlich. Nein, der Gesetzgeber missbraucht hier die Begriffe „Kumulation“ und „Vorhaben“ geradezu, indem er erstens

normiert, dass **unter „Vorhaben“ nicht nur geplante Projekte zu verstehen sind, sondern auch der Bestand**. Zweitens normiert der Gesetzgeber, dass die **Schwellenwerte aller „Vorhaben“ – also auch jahrzehnte- und jahrhundertalter Bestand – dem Neuvorhaben zuzuschlagen sind**, wenn es darum geht, ob das eigentliche Vorhaben den Schwellenwert zur UVP-Pflicht erreicht. Bei einem **Schigebiet** wie zB am Arlberg müssten daher **alle „Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderung“ seit mehr als 100 Jahren zusammengerechnet** werden. Abgesehen von der objektiv kaum zu beantwortenden Frage, was als „Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung“ zu werten ist (etwa: ab welchem Ausmaß der Entsteinung einer Wiese liegt eine Geländeänderung vor?), müsste damit mehr als **100 Jahre zurück recherchiert** werden, welche Flächen inwieweit jemals für Zwecke des Schiffahrens in welcher Weise behandelt wurden – ein Ding der Unmöglichkeit. Erst nach vielen Jahren aufwändiger **Feststellungsverfahren** und zahlreicher Bescheidaufhebungen wurde hier im Tatbestand des Anhangs 1 eine **5-Jahres-Frist** eingefügt; es sind also bei der Schwellenwertberechnung „nur“ die in den letzten 5 Jahren genehmigten anderen Projekte mit dem nunmehrigen Projekt zusammenzurechnen. Bei anderen Tatbeständen wurde das gleiche „Zusammenrechnungsproblem“ in anderer Weise geregelt, etwa durch **andere Fristen** für die rückwirkende Einbeziehung oder auf ganz andere Weise. Bei **Kfz-Stellplätzen** sind die Kapazitäten beispielsweise noch immer historisch unbeschränkt zusammenzurechnen, allerdings sollen **andere Anlagen mit bis zu 75 bzw (in schutzwürdigen Gebieten) 38 Stellplätzen außer Betracht** bleiben. Für Stellplätze bei **Einkaufszentren gelten wiederum andere Zahlen**. Dies erfordert eine Ermittlung der Zahl öffentlicher Stellplätze für jede einzelne Fläche. Hinzu tritt die Frage, **in welchem Gebiet die Stellplätze zusammenzurechnen** sind. Dies soll jenes Gebiet sein, in dem sich mögliche Auswirkungen überlagern. Über das Straßennetz kann dieser Bereich potenziell sehr weit reichen (alle Straßen, die von den Stellplätzen aus gemeinsam benutzt werden können, also theoretisch das gesamte Straßennetz Österreichs). Wenn man den Bereich mit den üblichen „Irrelevanzschwellen“ hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen abgrenzt, ist dieser sehr weit. Die neuere Rechtsprechung indiziert jedoch, dass auf die **Irrelevanzschwelle nicht abgestellt werden darf**, weil auch mehrere per se irrelevante Immissionen gemeinsam relevant sein können. Aber: Wie weit soll nun der Bereich reichen? Und: Wie beurteilt man in der daran anschließenden **Einzelfallprüfung die kumulativen Umweltwirkungen**? Muss man einen fiktiven „Nullzustand“ unter Wegdenken aller zu kumulierenden Vorhaben errechnen? Wie soll das funktionieren? Dazu schweigen das Gesetz und die Rechtsprechung, in der Praxis besteht ein



Ausmaß an Unsicherheit, das an ein Lotteriespiel erinnert. Anmerkung: Durch die UVP-G-Novelle soll für die "Neuerrichtung von Freiflächen-Parkplätzen, sofern für die Parkplatzfläche unversiegelte Flächen von mindestens 1 ha in Anspruch genommen werden" eine Einzelfallprüfung neu eingeführt werden. Für diese Verfahren wird die Kumulationsregelung ausgeschlossen, für die übrigen Parkplätze bleibt es bei der Kumulierung. Für jeden der UVP-Tatbestände stellen sich auf diese Weise diffizile Auslegungsfragen. Dabei gäbe es eine einfache Regelung: Entweder man **verzichtet auf den sogenannten Kumulationstatbestand gänzlich (so wie im Rest Europas)** oder man beschränkt die **Zusammenrechnung der Schwellenwerte auf 5 Jahre**. Der Gesetzgeber hat sich in der Vermischung der Kumulationsbegriffe (Kumulation der Kapazitäten und Kumulation der Umweltauswirkungen) verloren; man sollte ihn auf das eigentliche Umweltthema zurückführen, nämlich auf die Frage, ob das Vorhaben selbst relevante Wirkungen auf die Schutzgüter haben kann. Wie gesagt: Dass dabei die vom Bestand verursachte Grundbelastung zu berücksichtigen ist, ist ohnehin selbstverständlich.

Ein Gutteil der Verfahrensverzögerungen geht auf die **notorische Überlastung** der Behörden und Verwaltungsgerichte zurück. Man sollte daher danach trachten, für den Umweltschutz nicht sinnvolle Verfahren gar nicht erst führen zu müssen. Dazu zählen insbesondere die eben genannten UVP-Feststellungsverfahren. Dazu zählen weiters möglichst klare gesetzliche Regelungen, die unnötige Auslegungsfragen vermeiden.

Fehlende Rechtssicherheit ist Gift

Gesetzliche Regelungen wie etwa [Anmerkung: im ursprünglichen UVP-Gesetz-Novellierungsentwurf] das geplante Genehmigungskriterium, wonach die Flächeninanspruchnahme und die Bodenversiegelung **möglichst gering** gehalten werden sollen, sind wegen ihrer **Unbestimmtheit geradezu „Gift“**. Wann ist eine Flächeninanspruchnahme „gering“ und wann ist sie „möglichst gering“? Welcher Maßstab wird dabei verwendet? Ohne Maßstab ist eine Beurteilung unmöglich. Beispiel Straße: Soll künftig die UVP-Behörde entscheiden, wie breit ein Fahrstreifen sein darf, wie viele Fahrstreifen angemessen sind, ob es einen Pannestreifen geben darf, ob auch eine Lärmschutzwand oder eine Entwässerung (wenn ja, welche) errichtet werden darf? Sind Ausgleichsmaßnahmen wegen der dafür erforderlichen Flächen eventuell unzulässig? Ähnliches gilt für die Gestaltung von Industrieanlagen, Energieerzeugungsanlagen, Einkaufszentren usw. Hinzu kommt: **Darf die Behörde** oder das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) das **Vorhaben dann im Wege von Nebenbestimmungen entsprechend umgestalten**? Wohl nein. Wahrscheinlicher ist, dass der Projektwerber erst ganz am Ende – nach einem langwierigen, mehrjährigen Verfahren – erfahren würde, ob das Vorhaben genehm ist oder nicht. Gleich einem römischen Imperator würden die Behörden bzw das BVwG mit einem nicht prognostizierbaren „Daumen nach oben“ oder „Daumen nach unten“ entscheiden, was nach deren Einschätzung als „möglichst geringe Flächeninanspruchnahme“ gilt. Derart unbestimmte Regelungen haben in einem Rechtsstaat nichts verloren. Projektwerber können auch mit strengen Rahmenbedingungen leben. Jedoch müs-



sen die Bedingungen klar und erfüllbar sein. Berechenbarkeit und Rechtssicherheit sind gefragt.

Stand der Technik – irgendwann muss Schluss sein

Das gilt auch für den Stand der Technik. Der Projektwerber kann selbstverständlich immer **nur den Stand der Technik anwenden, der bei Erstellung seiner Dokumente gilt**. Wenn es aufgrund eines Leitfadens (der übrigens von einer als Einwender auftretenden Umweltorganisation erstellt wird) „Stand der Technik“ ist, das Vogelvorkommen in einem Gebiet ein Jahr lang nach bestimmten Methoden zu erheben, und diese Voraussetzung erfüllt ist, dann sollte dies gelten. Derzeit ist es jedoch so, dass ein **neuer Leitfaden**, der eine zweijährige Erhebung nach anderen Methoden vorsieht, auch dann anzuwenden ist, wenn man bereits tief im Verfahren ist. Damit wird von Projektwerbern **Unerfüllbares** verlangt und der Projektwerber nachträglich auf „Feld 1“ zurückversetzt, ohne dass er etwas dafür kann. Damit wird großer Verfahrensaufwand für Behörden und Verwaltungsgerichte produziert, der nicht nur das konkrete Vorhaben um Jahre verzögert, sondern auch andere Vorhaben. Der maßgebliche Zeitpunkt für den zu wählenden Stand der Technik muss deutlich vorverlegt werden.

Das hier angesprochene Thema lässt sich auf die Sach- und Rechtslage generell verallgemeinern: Die Regel ist, dass die Behörden und Verwaltungsgerichte jene Sach- und Rechtslage anzuwenden haben, **die im Zeitpunkt der Entscheidung gilt**. Das steht zwar

nicht im Gesetz, ist aber ständige, historisch überlieferte Rechtsprechung. Für Verfahren, die nur wenige Wochen oder Monate dauern und bei denen sich die Rechtslage nicht ändert, mag das angemessen sein. Für **Genehmigungsverfahren, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen und bei denen die anwendbare Rechtslage sowie der Stand der Technik einem raschen Wandel unterworfen** sind, stellt sich jedoch die Frage, ob dies noch zeitgemäß ist. **Anmerkung:** Durch die anstehende Novelle soll grundsätzlich der zu Beginn des Verfahrens geltende Stand der Technik entscheidungsrelevant sein. Dies wird erhebliche Zeitersparnisse durch Vermeidung von Verfahrensschleifen bringen und diese Probleme zumindest im UVP-Verfahren lösen. In anderen Großverfahren sollte diese Lösung daher nachgezogen werden.

Verfahrensrecht nicht als Waffe missbrauchen

Ein wesentlicher Faktor für Verfahrensverzögerungen liegt darin, dass jeder Einwender jederzeit Vorbringen erstatten kann und dabei auch **jederzeit Neues vorbringen** kann. Projektgegnern, die naturgemäß nicht an einer raschen Genehmigung interessiert sind, sind damit überaus effiziente Möglichkeiten zur Verzögerung an die Hand gegeben. Mit anderen Worten: Das **Verfahrensrecht kann gesetzeskonform als Waffe verwendet werden**. Selbstverständlich bringen Einwender nicht gleich alle Gegenargumente und Bedenken vor, sondern nur stückweise, nur sehr verschwommen und möglichst spät, um den größtmöglichen Aufwand und die größtmögliche Verzögerung zu bewirken.

Unter Projektgegnern kursieren Anleitungen und „best practice“ Beispiele dafür, wie man Verfahren verzögern und mündliche Verhandlungen platzen lassen kann. Leider fördert die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH), wonach eine Beschwerde auch erhoben werden kann, wenn/ soweit keine Einwendungen im vorangegangenen Behördenverfahren erstattet wurden, diese Vorgangsweise noch. Allerdings lässt auch der EuGH **Regelungen zur Missbrauchsvermeidung** ausdrücklich zu. Derartige Regelungen, um Missbrauch möglichst einzudämmen, braucht es dringend. Vorbringen sollten so früh als möglich und so konkret und umfassend wie möglich erstattet werden müssen. Einwender und Beschwerdeführer, die dagegen verstoßen, sollten relevante Konsequenzen tragen müssen. Das können zB Kostenfolgen und die Unbeachtlichkeit verspäteten Vorbringens sein.

Fairer Rahmen für Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen

Das UVP-Genehmigungsverfahren und die Mitspracherechte sollen einem geordneten fachlichen Diskurs und einer breitestmöglichen Akzeptanz dienen. Dazu sollen aus unionsrechtlicher Sicht auch Umweltorganisationen und aus österreichischer Sicht (ohne unionsrechtliches Erfordernis) auch Bürgerinitiativen beitragen. Die praktische Erfahrung zeigt, dass hier ein Korrekturbedarf besteht:

Bei Bürgerinitiativen ist häufig zu beobachten, dass sich deren Proponent (Obmann) im Laufe des Verfahrens von seinen Mitgliedern entfernt. Werden die Fragen der besorgten Bürger im Verfahren zufriedenstellend beantwortet oder das Vorhaben an deren Wünsche angepasst, so gibt es mitunter Konsens mit den Bürgern; in vielen dieser Fälle schreitet jedoch der Vertreter der Bürgerinitiative unvermindert gegen das Vorhaben – gegebenenfalls durch alle Instanzen – ein; mitunter auch gegen den expliziten Wunsch der angeblich „vertretenen“ Bürger. Das Gesetz enthält dafür kein Regulativ; die **einmalige Unterschrift der Bürger** unter die Einwendungen ganz zu Beginn des Verfahrens **berechtigt den Vertreter der Bürgerinitiative zum uneingeschränkten weiteren Einschreiten** gegen das Vorhaben. Dem könnte zB ein nochmaliges Unterschriftserfordernis vor einem Rechtsmittel Abhilfe schaffen. Weitere praktische Probleme bei Bürger-

initiativen entstehen häufig dann, wenn sie sich nicht mit jenen Themen befassen, denen eine Bürgerinitiative eigentlich dienen soll, nämlich den Interessen der Bürger. Vielfach befassen sich Bürgerinitiativen mit anderen Themen wie zB jenen des Naturschutzes, ohne über entsprechendes fachliches Wissen zu verfügen. Oft werden solche Themen nur vorgeschoben, um in Wahrheit ganz andere Interessen zu verfolgen; dies teilweise in Widerspruch zu Umweltorganisationen und Umweltschützern. Bürgerinitiativen sollten auf ihre eigentliche Aufgabe – **Wahrnehmung der Interessen der in ihr versammelten Bürger** – beschränkt werden.

Umweltorganisationen nehmen öffentliche Interessen wahr. Sie sollten mit dieser Aufgabe verantwortungsvoll umgehen und über eine entsprechende **fachliche und organisatorische Ausstattung** verfügen. Bei zahlreichen anerkannten Umweltorganisationen ist dies der Fall; sie üben damit eine wichtige und zweckerfüllende Funktion aus. Einige der eingetragenen Umweltorganisationen scheinen jedoch diesen Anforderungen nicht gerecht zu werden. Als Beispiel sei der erst kürzlich vom BVwG entschiedene Fall erwähnt, in dem eine Umweltorganisation bzw deren Vertreter der Post eine dreimonatige Ortsabwesenheit mitteilte und beim BVwG argumentierte, dass während dieser Zeit weder Gutachten noch eine Ladung zu einer Verhandlung zugestellt werden könnten. Dies bestätigt den Eindruck, dass manche Umweltorganisationen nicht über jene Ausstattung verfügen, die sie in die Lage versetzt, ihren im öffentlichen Interesse gelegenen Aufgaben nachzukommen. Hier müssen gesetzliche Regelungen nachgeschärft werden.

Zeitgemäße Kundmachungsregelungen

Gerade in Genehmigungsverfahren, die durch äußerst umfangreiche Unterlagen und eine unüberschaubare Zahl an Parteien gekennzeichnet sind, ist ein intelligentes und modernes Verfahrensrecht eine Grundvoraussetzung. Das UVP-G bietet dafür einige erfreuliche Ansätze, die es weiter zu verbessern gilt. Beispielsweise sollten die komplexen Regelungen betreffend die **Kundmachung in (Tages-) Zeitungen** entfallen. Diese werfen nämlich die Frage auf, welche Zeitung als „verbreitet“ oder „weit verbreitet“ anzusehen ist und in welchem Bundesland bei einem die Landesgrenzen überschreitenden Linienvorhaben welcher Teil des Vorhabens

kundzumachen ist. Dies führte zB im Fall eines Schnellstraßenvorhabens zu einer Aufhebung der UVP-Genehmigung nur deshalb, weil im Bescheid nicht dargelegt war, warum die „Kleine Zeitung“ in der Steiermark als „weit verbreitete“ Tageszeitung angesehen werden kann. Derartige Formalfragen helfen dem Umweltschutz nicht. Im Internetzeitalter sollte die **Kundmachung im Internet** mit ungleich größerer Reichweite genügen (neben allfälligen Anschlägen an den Amtstafeln). Eine einheitliche Kundmachungsplattform für ganz Österreich könnte dabei helfen. Dafür sollte es im Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) eine weit über das UVP-G hinaus geltende, einheitliche Regelung geben. Eine solche Neuregelung für Großverfahren ist im AVG seit vielen Jahren überfällig. Ziel wäre dabei – wiederum im Sinne möglichst einheitlicher, klarer und schlanker Regelungen –, im Gegenzug alle Son-

derregelungen zum Verfahren aus dem UVP-G (und einigen weiteren Gesetzen) entfernen zu können. Solange der AVG-Gesetzgeber jedoch nicht aktiv wird, sollten die Regelungen im UVP-G – gleichsam als „role model“ für eine künftige AVG-Regelung – weiter optimiert werden.

Hon.Prof. Dr. Christian Schmelz, Partner der Schönherr Rechtsanwälte GmbH, ist Experte für Öffentliches Recht, insbesondere Umweltrecht. Er vertritt regelmäßig Projektwerber im Rahmen von UVP-Verfahren und beschäftigt sich intensiv mit Möglichkeiten zur Verbesserung der Effizienz und zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren.

Hinweis: In der vorliegenden Regierungsvorlage der UVP-Novelle wurden einige Bedenken der Wirtschaft berücksichtigt. Darauf wird durch ergänzende farblich hinterlegte Anmerkungen im Text von Dr. Schmelz hingewiesen.





4 DER LANGE WEG ZUR VERFAHRENS-VEREINFACHUNG...

Der Weg zur Vereinfachung und Beschleunigung der UVP-Verfahren war und ist ein langer. Doch das ständige Drängen der Wirtschaft und vor allem auch der bei der Wirtschaftskammer angesiedelten Standortanwaltschaft hat wichtige Erfolge gezeitigt.

Im Folgenden eine kurze Übersicht von den ersten Überlegungen zur UVP-Gesetz-Novelle bis zur aktuellen Regierungsvorlage.

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler bezeichnet die UVP als „ganz wichtiges Instrument zum Schutz unserer Umwelt und der Natur“, es funktioniere gut und rasch, wie die aktuellen Zahlen beweisen würden. Mit der aufgrund von laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahren notwendigen UVP-Novelle wolle man dieses Instrument weiter stärken.³⁴ Gewesslers Vorgängerin als zuständige Ministerin Elisabeth Köstinger sprach hingegen noch vom „Bürokratiemonster UVP“...

Sommer 2021: BMK präsentiert erste Überlegungen

Im Sommer 2021 präsentierte schließlich das BMK seine Vorstellungen für die UVP-G-Novelle 2021 im Rahmen eines „Stakeholder Round Tables“, der entsprechende Entwurf hätte dann auch zeitnah in Begutachtung geschickt werden sollen. Die Ministerialpläne zeichneten sich durch eine Fülle an Verschärfungen des bestehenden UVP-Rechts aus. Im Folgenden eine kurze Zusammenstellung der im Zuge intensiver Verhandlungen abgewehrten Verschärfungen:

- Schaffung eines unklaren Genehmigungskriteriums, wonach die Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G „unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme“ gelten sollten
- Verschärfung der Alternativenprüfung für Projektwerber
- Veröffentlichung der zusammenfassenden Bewertung im Internet
- Entfall des Anerkennungskriteriums von 100 Mitgliedern für Umweltorganisationen
- UVP-Pflicht für bestimmte Photovoltaik-Anlagen

³⁴ Tiroler Tageszeitung: <https://www.tt.com/artikel/30813024/experten-uvp-verfahren-koennten-effizienter-gestaltet-werden>

Dieser Vorschlag wurde von der Wirtschaft einhellig als indiskutables Projektverhinderungsinstrument abgelehnt.

Herbst 2021: Arbeitsgruppe „Verfahrenseffizienz“

Aufgrund beharrlichen Aufzeigens des dringenden Handlungsbedarfs wurde aber offenbar auch ein gewisser Bedarf nach Effizienzsteigerung im BMK gesehen, immerhin ist das Ministerium ja auch UVP-Behörde für Infrastrukturprojekte wie Hochleistungseisenbahnstrecken sowie Autobahnen und Schnellstraßen. Vor allem der geplante Ausbau der Schiene hat eine große Bedeutung im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Klimakrise. Auch die angestrebte Energiewende ist mit dem geltenden UVP-Recht nicht zu erreichen. Nicht zuletzt muss Österreich erhebliche Anstrengungen unternehmen, um vom Russen-Gas unabhängiger zu werden. „Dafür müssen wir schneller werden, deutlich effizienter und flexibler in den Genehmigungsverfahren“ und „wir müssen in den Verfahren auf die Überholspur kommen“, meinte Gewessler im Angesicht der Energie- und Klimakrise.³⁵

Das BMK hat daher im September 2021 eine **Arbeitsgruppe „UVP-Verfahrenseffizienz“** eingerichtet, die den Auftrag erhielt, konkrete Maßnahmen für effizientere UVP-Verfahren aus der Sicht von an UVP-Verfahren Beteiligten zu entwickeln. Zur Teilnahme eingeladen waren Expertinnen und Experten aus den UVP-Behörden, aus dem Bundesverwaltungsgericht, von Planungsbüros, Rechtsvertretern von Projektwerberinnen und Projektwerbern, von anerkannten Umweltorganisationen, Umweltschutz und der Standortanwaltschaft.

Das Papier der Arbeitsgruppe stellte aber nur den **kleinsten gemeinsamen Nenner** der teilnehmenden Personen dar: die **Straffung der Zeitpläne für UVP-Verfahren** durch klare Fristen für die Einreichung von Unterlagen, **Aufstockung der personellen Ressourcen** in den UVP-Behörden und –Gerichten, die **Vollintegration der Verkehrsprojekte** (Vorhaben des 3. Abschnitts) und die Möglichkeit, Teile des Verfahrens früher abzuschließen, konnten außer Streit gestellt werden.³⁶ Wichtig sei es aber nach Gewessler, dass die Beschleunigung der Verfahren nicht auf Kosten der Mitsprache gehen dürfe, sonst würde die Akzeptanz in der Bevölkerung fallen.³⁷

Sommer 2022: Ministerialentwurf -Schritte in die richtige Richtung

Nach intensiven Verhandlungen wurde im Sommer 2022 der Novellierungsvorschlag des BMK offiziell in **Begutachtung** geschickt. Verglichen mit den ursprünglichen Plänen des BMK kann eine Reihe wichtiger Verbesserungen festgestellt werden, da viele Vorschläge und Forderungen der Wirtschaft berücksichtigt wurden. Besonders positiv zu bewerten sind:

- **Vorbringen** der Parteien sind innerhalb der von der Behörde gesetzten Fristen zu übermitteln, **nach Fristablauf sind sie nicht zu berücksichtigen**
- **Präklusionsregeln** für Großverfahren gelten künftig in jedem UVP-Verfahren: wer nicht zeitgerecht innerhalb der Auflagefrist des Vorhabens Einwendungen erhebt, verliert seine **Parteistellung**
- Im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht können **neue Beschwerdegründe nicht „nachgeschoben“** werden
- Der **Stand der Technik** wird mit Verfahrensbeginn „eingefroren“
- Erleichterungen für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Anstatt Änderungsgenehmigung nur **Anzeigeverfahren bei immissionsneutralen Änderungen** nach Genehmigungserteilung sowie bei Anpassungen an den technologischen Fortschritt
- Abstellen auf ein **realistisches Szenario** bei der Genehmigungsentscheidung **anstelle einer Worst-Case-Betrachtung** erspart überbordende Auflagen
- Nutzung der Möglichkeiten der **Digitalisierung: Online- und Hybrid-Verhandlungen**
- Wiederaufnahme des UVP-Verfahrensdauer-Monitorings
- Ausbau des **Investorenservices**
- Erleichterungen für **„Vorhaben der Energiewende“** („Fast Track“)

³⁵ Kleine Zeitung: https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6152013/Bei-Erneuerbarer-Energie_Energieministerin-Gewessler-will-Laender

³⁶ ORF online: <https://orf.at/stories/3247682/>

³⁷ Salzburger Nachrichten: <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/im-februar-kommen-vorschlaege-fuer-schnellere-uvp-verfahren-116340400>



Jänner 2023: Regierungsvorlage zur UVP-Novelle

Nach mehr als einem Jahr intensiver Verhandlungen konnte anfangs des Jahres 2023 eine Einigung zur UVP-Novelle erzielt werden, die entsprechende Regierungsvorlage wurde am 11. Jänner 2023 im Ministerrat beschlossen.

Folgende weitere Verbesserungen sieht die Regierungsvorlage nun vor, die zu einer Beschleunigung und Vereinfachung der UVP-Verfahren führen sollen, ohne deren Qualität und die dadurch zu schützenden Interessen zu beeinträchtigen:

Das ursprünglich vom BMK geplante **Genehmigungskriterium „Flächen- und Bodenverbrauch“**

wird nun **durch ein verpflichtendes „Bodenschutzkonzept“ ersetzt**. Dieses ist vom Projektwerber mit den Antragsunterlagen vorzulegen.

Das **Genehmigungskriterium** zur Reduktion der **Treibhausgase** wurde **konkretisiert und** entsprechend unserer Forderung **entschärft**: Emissionen, die dem Emissionshandel unterliegen, werden ausgenommen, um eine Doppelbelastung der betroffenen Betriebe zu vermeiden.

Bei den **„Vorhaben der Energiewende“** konnten wichtige Klarstellungen erreicht werden: zB sind auch **Pumpspeicherkraftwerke und Trassenaufhiebe** für den Leitungsbau erfasst. Der **Ausbau der Bahn** wird explizit als „Energiewendeprojekt“ aufgenommen.





5

WARUM MÜSSEN UVP-VERFAHREN SCHNELLER WERDEN?

Als das UVP-G im Jahre 1993 erlassen wurde, erhob es den Anspruch, im Rahmen eines einheitlichen und konzentrierten Genehmigungsverfahrens große Verfahren schnell und in sich inhaltlich widerspruchlos zu gestalten. In der Praxis konnte dies leider nicht eingelöst werden.

Verfahrensdauer

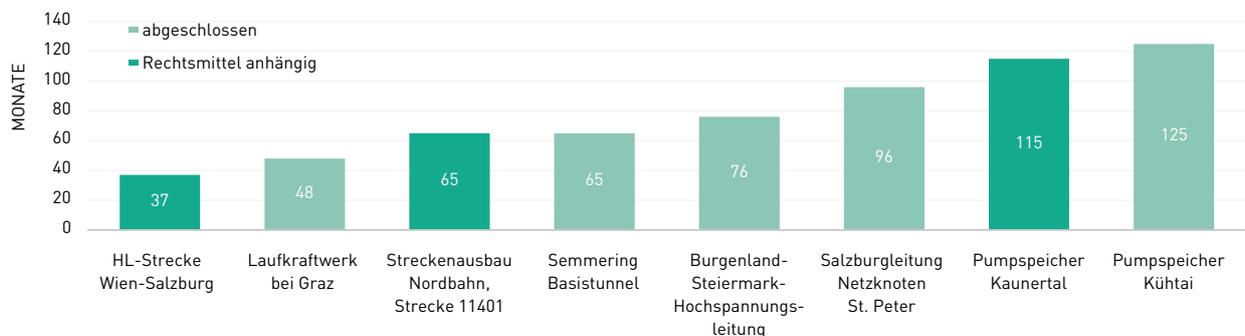
Vor allem die Dauer der UVP-Verfahren ist oftmals im Zentrum der Kritik. Nach den Daten des 8. UVP-Berichts betrug die mittlere Verfahrensdauer gerechnet als Median³⁸ für UVP-Genehmigungen ab öffentlicher Auflage der Unterlagen (dh ab Vollständigkeit der Unterlagen) bis zur Entscheidung 7,2 Monate, ab der Einbringung des Antrages bis zur Entscheidung aber 15,2 Monate.³⁹ Also alles in Ordnung?

Aufgrund der Ausweisung der durchschnittlichen Verfahrensdauer als Mediane anstatt des arithmetischen Mittelwerts werden insbesondere lange Genehmigungsverfahren nicht entsprechend abgebildet. Die oft jahrelange Vorbereitungszeit für die Antragstellung in einem UVP-Verfahren ist überhaupt in keiner Statistik dargestellt und auch die Dauer der Rechtsmittelverfahren wird in dieser Darstellung nicht berücksichtigt. Verzerrend wirkt auch die primär medial kommunizierte Verfahrensdauer ab öffentlicher Auflage der Unterlagen. Nach einer Erhebung der WKÖ, basierend auf den Daten der UBA-Datenbank, können aber bis zur rechtskräftigen Genehmigung eines UVP-pflichtigen Vorhabens tatsächlich auch fünf bis zehn Jahre ins Land ziehen (ab Antragstellung).⁴⁰

³⁸ Der Median oder Zentralwert ist ein Mittelwert in der Statistik und ein Lageparameter. Er teilt den Datensatz in zwei Hälften (dh in jene größer und jene kleiner als der Medianwert).

³⁹ BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S. 36: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht-UA_v2.pdf

⁴⁰ Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S. 8



Quelle: Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S. 8

Nach eigenen Berechnungen der Wirtschaftskammer Wien dauern UVP-Verfahren in Österreich durchschnittlich 19 Monate bis zur Entscheidung der UVP-Behörde bzw 44 Monate bis zur Rechtskraft⁴¹, also beträchtlich länger, als im UVP-Bericht an den Nationalrat ausgewiesen. Diese Darstellung zeigt aber ein gänzlich anderes Bild und macht die Klagen der Projektwerber über die langen Verfahrensdauern verständlich.

Die eine Maßnahme zur Verkürzung der Verfahrensdauern wird es nicht geben. Hier ist an vielen kleinen Stellschrauben zu drehen und nachzujustieren, die im Folgenden dargestellt werden sollen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass das Verfahrensdauer-Monitoring für UVP-Verfahren wieder in vollem Umfang aufgenommen wird. Die Erhebung und Ausweisung der Verfahrensdauern bietet nicht nur Projektwerbern, sondern auch der Politik und den zuständigen Behörden eine wichtige Entscheidungsgrundlage und ermöglicht das Lernen von den Besten.

⁴¹ eigene Berechnungen WKW des arithmetischen Mittels aller UVP-Verfahren, basierend auf den Daten der UVP-Datenbank



6

VERBESSERUNGS- VORSCHLÄGE

Die Wirtschaftskammerorganisation hat bereits im Vorjahr ein umfangreiches Positionspapier erarbeitet und dem Klimaschutzministerium übermittelt, um die UVP-Verfahren und andere Großverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Mehrere der Vorschläge wurden im vorliegenden Novellierungsentwurf bzw. in der Regierungsvorlage übernommen, einige weitere hätten das Potenzial, Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, ohne Rechte anderer zu beeinträchtigen oder die Qualität der Verfahrensergebnisse zu mindern.

Die Ressourcenfrage: Sachverständige und Behördenpersonal

Ein großes Thema, das sich auf allen Verfahrensebenen (Projekt vor Einreichung bei der UVP-Behörde und im Genehmigungsverfahren bei der UVP-Behörde sowie im Rechtsmittelverfahren) zeigt, sind die oftmals mangelnden personellen Ressourcen beim verfahrensleitenden Personal und den Amtssachverständigen, die als ein Hauptgrund für lange Verfahrensdauern identifiziert wurden.⁴²

Rasche und effiziente Verfahren benötigen ausreichende und gut ausgebildete Sachverständige. In den letzten Jahren wurde einerseits in vielen Bereichen der behördeneigene Sachverständigendienst personell ausgedünnt, andererseits sind aber die Anforderungen – Zahl und Komplexität der Verfahren – gestiegen.

Um diese Schere wieder zu schließen müssen die entsprechenden Personalressourcen der UVP-Behörden in den Bundesländern sowie beim Bundesverwaltungsgericht aufgestockt werden. Für Spezialbereiche, wie etwa Umweltmedizin, Strahlenschutz, Toxikologie, Chemie oder Seveso-Betriebe, sollte auch die Schaffung **länderübergreifender Sachverständigenpools** angedacht werden. Hier müsste aber zunächst die erforderliche verfassungsrechtliche Grundlage für gemeinsame Einrichtungen der Bundesländer geschaffen werden. Generell sollte angedacht werden, die zurzeit zu meist den einzelnen Fachabteilungen der Ämter der Landesregierung zugeteilten Amtssachverständigen in einer **eigenen Landes-Dienststelle** zu bündeln. Damit könnten auch die derzeit leider

⁴² BMK: Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz, S. 9

immer wieder vorkommenden Doppelprüfungen vermieden werden.

Sinnvoll wäre es auch, in größeren Verfahren – wie es die UVP-Verfahren üblicherweise sind – aus dem Kreis der beteiligten Sachverständigen einen Hauptsachverständigen zu nominieren, der die Aufgabe übernimmt, die Sachverständigen zu koordinieren.

Die Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz empfiehlt weiters, eine Art „Musterhandbuch für harmonisierte Auflagenvorschläge für technische Maßnahmen“ aus den bereits vorhandenen Handbüchern und dem Wissen der Experten zu gestalten, um dadurch einen fundierten Wissenstransfer sicherzustellen und insbesondere die Methodik für komplexe Prüfberichte nachvollziehbar zu dokumentieren. Daraus abgeleitet könnten etwa vorhabenspezifische Standardmodule für gewisse Fachbereiche werden.⁴³

Auf der Ebene der UVP-Verfahren sind effiziente und rasche Verfahren nur mit sehr gut ausgebildeten Behördenvertretern zu realisieren. Hier kommt der Aus- und Weiterbildung der verfahrensleitenden Behördenvertreter (aber auch der Amtssachverständigen) zentrale Bedeutung zu.

Wichtig wäre es auch, einen regelmäßigen und überregionalen Erfahrungsaustausch der beteiligten Personen zu ermöglichen.

Das in der Praxis oft bestehende gravierende Informationsgefälle zwischen der Behörde und dem Sachverständigen ist zu verringern, sodass die Behörde selbst in der Lage ist, das Gutachten inhaltlich nachzuvollziehen und damit zu würdigen oder auch die „richtigen“ Fragen an den Sachverständigen zu stellen.

Sinnvoll erscheint es auch, wenn es eine gewisse Spezialisierung der verfahrensleitenden Behördenvertreter auf bestimmte Anlagentypen gäbe: Dies würde es ermöglichen, dass der Verfahrensleiter Erfahrungswerte bzgl. spezieller Fragestellungen und deren Lösungsmöglichkeiten erwerben könnte und für diese Anlagentypen auch eine entsprechende technische Grundeinschulung (was sind die wesentlichen Knackpunkte? welche Lösungen haben sich in der Praxis bewährt?) bekommen könnte.

Weniger ist mehr: ein UVP-Verfahren statt vier Varianten

Spricht man von „dem UVP-Verfahren“ meint man in Wirklichkeit vier Verfahrensarten:

- Das vollkonzentrierte ordentliche Verfahren mit einer umfangreichen Umweltverträglichkeitsprüfung, einer Reihe von meist externen Behördengutachten und retardierenden Auflagepflichten der Zwischenschritte des Verfahrens. Es gilt für bestimmte Vorhaben der Abfall- und Energiewirtschaft sowie für die meisten Infrastrukturprojekte, ausgenommen Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) sowie Hochleistungseisenbahnstrecken.
- Das vollkonzentrierte vereinfachte Verfahren mit einer Zusammenfassenden Bewertung der Verfahrensergebnisse durch die Amtssachverständigen mit der öffentlichen Auflage der Einreichung und des Ergebnisses. Dieses Verfahren gilt für die meisten industriellen und gewerblichen Vorhaben.
- Das teilkonzentrierte ordentliche Verfahren für Bundesstraßen- und Hochleistungseisenbahnstrecken („Verfahren des 3. Abschnitts“). Hier werden die vom Bund zu vollziehenden Materien in einem „Leitverfahren“ beim BMK einschließlich der umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die landesrechtlichen Materien sowie die vom Land zu vollziehenden bundesrechtlichen Materien werden in separat nachfolgenden Verfahren abgewickelt.
- Das teilkonzentrierte vereinfachte Verfahren für Autobahnen und Hochleistungseisenbahnstrecken, ebenfalls im 3. Abschnitt des UVP-Gesetzes geregelt für „kleinere“ Vorhaben.

Anstelle dieses sachlich nicht zu rechtfertigenden **Wildwuchses an Verfahrensregelungen**, die zu Verzögerungen führen, weil ein und dieselbe Einwendung von Projektgegnern bei den teilkonzentrierten Verfahren (Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-Gesetzes) in jedem Teilverfahren wiederholt vorgebracht werden und in jedem Verfahren natürlich auch der volle Rechtsmittelzug zur Verfügung steht, sollte das bestehende **vollkonzentrierte vereinfachte Verfahren für alle Vorhaben** Anwendung finden. Ein straffes Verfahren vor einer Behörde, das spart viel Zeit und Kosten.

⁴³ BMK: Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz, S. 11 ff



Verhältnis SUP – UVP klären

Das bestehende Institut der Strategischen Umweltprüfung (SUP) muss besser mit der UVP verknüpft und deren Ergebnisse vermehrt genutzt werden. Nach dem Gesetzesvorschlag sind die Ergebnisse der SUP in der Umweltverträglichkeitserklärung und bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zu berücksichtigen. Die Ergebnisse einer SUP müssen aber im UVP-Verfahren bindend sein und dürfen nicht wieder in Frage gestellt werden. Bei UVP-Vorhaben, die im vereinfachten Verfahren zu genehmigen sind, fehlt im vorliegenden Novellentext der Bezug zur SUP überhaupt und ist daher jedenfalls zu ergänzen.

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, dass die Ziele der Reduktion des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung unter anderem auch Gegenstand einer SUP sein können.

Entscheidungen müssen vorhersehbar sein

Sowohl unsere Verfassung als auch das Unionsrecht kennen ein Recht auf faire und zügige Verfahren. Entscheidungen der Behörde müssen vorhersehbar sein. Wenn alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind, besteht ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Genehmigung.

Kontraproduktiv dazu ist jedoch die strenge, EU-rechtlich nicht erforderliche, Abweisungsregelung des § 17 Abs 5 UVP-Gesetz. Demnach ist bei einem

Vorhaben, bei dem „unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, (...) der Antrag abzuweisen“. Zwar sind „im Rahmen dieser Abwägung (...) auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten“, doch ändert dies nichts an der Abweisung, so das Projekt „schwerwiegende Umweltbelastungen“ verursachen könnte.

Diese Regelung birgt die Gefahr in sich, dass am Ende eines langwierigen und kostspieligen UVP-Verfahrens, in dem die Anforderungen der unterschiedlichsten Materiengesetze – vom Abfall-, über das Luftreinhalte- und Wasserrecht bis hin zum Naturschutz – erfüllt werden konnten, die Genehmigung trotzdem aufgrund einer neuerlichen Interessenabwägung versagt wird!

Diese Regelung hatte in den Anfangszeiten des UVP-Gesetzes, in den 90-er Jahren des vorigen Jahrhunderts, noch eine gewisse Berechtigung: Man wollte sichergehen, dass relevante Umweltinteressen nicht unter den Tisch fallen. Diese Sorge ist aber heute nicht mehr berechtigt. Denn in der Zwischenzeit hat sich das Umweltrecht stark weiterentwickelt. Auch muss die Interessenabwägung in beide Richtungen

gehen können, dh bei überwiegendem öffentlichen Interesse zB hinsichtlich der Versorgungssicherheit zu einer Genehmigung führen.

Verschärft wird dieses Problem durch die höchstgerichtliche Judikatur: Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat in seinem Erkenntnis zu „Kühtai“ die bis dahin selbstverständliche Regelung, dass eine aufgrund eines Materiengesetzes bereits durchgeführte Interessenabwägung eins zu eins in die UVP-Entscheidung einzufließen hat, in Abrede gestellt.

Die Sichtweise des VwGH bedeutet, dass ein Vorhaben, dem zum Beispiel nach einem Naturschutzgesetz eines Landes ein überwiegendes öffentliches Interesse gegenüber dem Naturschutz bescheinigt worden ist, dennoch nicht genehmigt wird, da das positive Ergebnis der Interessenabwägung nach dem Materiengesetz nicht auf das UVP-Verfahren durchschlägt. Das führt aber die in den Materiengesetzen vorgesehene Interessenabwägung ad absurdum und beeinträchtigt enorm die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens.

Das Ergebnis von **nach Materiengesetzen durchgeführten Interessenabwägungen** muss aber **auch für das UVP-Verfahren** relevant sein.

Umweltorganisationen: Transparenz muss für alle gelten

Umweltschutzorganisationen fordern immer wieder Transparenz vom Projektwerber und den Behörden ein. Nicht nur im UVP-Recht, sondern auch im Anlagenrecht bei größeren, umweltrelevanten Projekten (sogenannte „IPPC-Anlagen“) werden ihnen umfangreiche Mitwirkungs- und Beschwerderechte bei wichtigen Investitionsentscheidungen eingeräumt. Daher ist es nur billig, auch von Umweltschutzorganisationen ein Mindestmaß an Transparenz zu fordern. Sie sollten daher verpflichtet werden, **Großspenden und -aufträge offenzulegen**, um nicht in den Verdacht geraten zu können, zB von Konkurrenzunternehmen oder ausländischen Gruppen instrumentalisiert zu werden. Kommt eine Umweltschutzorganisation dieser Offenlegungspflicht nicht nach, sollte sie ihre Anerkennung und damit ihre Parteistellung verlieren.

Bürgerinitiativen – Parteistellung im vereinfachten Verfahren

Entgegen dem Wortlaut des UVP-Gesetzes hat der VwGH den Bürgerinitiativen „aus unionsrechtlichen Gründen“ und unter Verweis auf die Aarhus-Konvention auch im vereinfachten Verfahren die volle Parteistellung zuerkannt, da die Bürgerinitiative ebenso wie die Umweltorganisationen zur betroffenen Öffentlichkeit im Sinne der Aarhus-Konvention⁴⁴ sowie der UVP-Richtlinie zähle, sodass sie ein Recht darauf habe, als Partei am UVP-Verfahren beteiligt zu sein, egal ob es sich um ein vereinfachtes oder ein ordentliches Verfahren handelt.⁴⁵

Die Argumentation des VwGH ist unserer Meinung nach juristisch nicht stichhaltig. Ob es geschützte Interessen gibt und festzulegen, wer diese wahrnehmen kann, ist Aufgabe der Gesetzgebung. Die oftmals auftretende Vermischung der Aufgaben von Rechtssetzung (Legislative) und Rechtsschutz (Justiz) ist problematisch und würde a la longue zu demokratiepolitisch nicht erwünschtem Richterrecht führen. Daher sollte unseres Erachtens durch eine Neuformulierung im UVP-Gesetz das Primat der Gesetzgebung wieder hergestellt und gestärkt werden.

Sachgerechte Regelungen für Bürgerinitiativen

Europaweit zeichnet nur der österreichische Gesetzgeber Bürgerinitiativen mit einer Parteistellung und damit Beschwerderechten in äußerst komplexen UVP-Genehmigungsverfahren aus.

Während der Verfassungsgerichtshof (VfGH) über die Bürgerinitiative als „einem Kollektivgebilde mit minimalem Organisationsgrad“ spricht und eine sehr strenge Auslegung der Anforderungen zur Bildung einer Bürgerinitiative fordert⁴⁶, räumt der VwGH ebendiesen Rechte ein, die ihnen nach dem Buchstaben des (UVP-)Gesetzes gar nicht zukommen: sich auf die Aarhus-Konvention stützend korrigiert er den Gesetzgeber und räumt den Bürgerinitiativen auch im vereinfachten Verfahren die volle Parteistellung ein.⁴⁷

⁴⁴ Aarhus-Konvention: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004171>

⁴⁵ VwGH, Erkenntnis vom 27.09.2018, Ro 2015/06/0008

⁴⁶ VfGH, Erkenntnis vom 14.12.2006, V 14/06

⁴⁷ VwGH, Erkenntnis vom 27.09.2018, Ro 2015/06/0008

Viele Bürgerinitiativen sind jahrelang an Genehmigungs- und folgenden Rechtsmittelverfahren beteiligt, ohne dass klar ist, ob die Mehrzahl der vertretenen Bürgerinnen und Bürger überhaupt noch dahinter steht. Nach der geltenden Rechtslage muss sich der Initiator der Bürgerinitiative nie mehr mit seinen Mitgliedern abstimmen. Das widerspricht dem körperschaftlichen Charakter der Bürgerinitiative als Personenverband und ist nicht sachgerecht.

Überlegenswert wäre daher eine Regelung, die eine **demokratische Legitimation von Bürgerinitiativen** gewährleistet. So sollte das Einbringen einer Beschwerde durch eine Bürgerinitiative gegen einen Genehmigungsbescheid nur dann zulässig sein, wenn diese von mindestens der einfachen Mehrheit der in der Liste eingetragenen Unterstützer der Bürgerinitiative unterschrieben ist.

Aber auch die Regelungen zur Bildung einer Bürgerinitiative erscheinen demokratiepolitisch unzureichend zu sein: derzeit werden die Unterschriften für eine Bürgerinitiative in der Praxis „von Haustür zu Haustür“ vom Initiator gesammelt. Dieser überzeugt die Nachbarn davon, dass man das Projekt ablehnen muss und das sehr oft, ohne ausreichende Informationen darüber anzubieten. Das ist nicht mehr zeitgemäß und auch nicht sachgerecht. Wir regen daher an, dass sich eine Bürgerinitiative nur mit Unterschriften von Nachbarn bilden kann, die diese vor einem Notar erstatten oder zumindest am Gemeindeamt abgeben. Dazu sollten sie eine sachlich ausgewogene schriftliche Information über die Eckdaten des Vorhabens erhalten, um sich eine eigene, unbeeinflusste Meinung bilden zu können.

Zur Verfahrensbeschleunigung beitragen würde es auch, wenn Bürgerinitiativen nur die in den Materien-gesetzen vorgesehenen Nachbarrechte geltend machen dürften, also nur Interessen an Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentum und nicht, wie derzeit oft praktiziert, darüberhinausgehende.

Rechtspolitisch fragwürdig ist, dass sich am Verfahren nur Bürgerinitiativen beteiligen können, die gegen das Vorhaben sind, weil nur diese „Einkwendungen“ gegen das Vorhaben erheben können. In der Praxis bilden sich vielfach auch Bürgerinitiativen, die für ein Vorhaben eintreten (zB für eine Umfahrung der überlasteten Ortsdurchfahrt, damit

künftig gesundheitsrelevante Grenzwerte eingehalten werden können). Es ist für solche Bürgerinitiativen schwer verständlich, dass sie vom Verfahren ausgeschlossen bleiben, während sich Vorhabensgegner am Verfahren beteiligen dürfen. Dies erscheint auch verfassungsrechtlich bedenklich (Sachlichkeitsgebot). Als faires Gegengewicht sollte daher auch die Bildung einer Pro-Bürgerinitiative möglich sein.

Kumulierungsprüfung: praxisgerechte Vereinfachung

Ausgesprochen viel Zeit bleibt bei den regelmäßig extrem zähen Auseinandersetzungen über die kumulativen Umweltauswirkungen mehrerer Projekte auf der Strecke. Diese Prüfung betrifft auch kleinere Vorhaben (unterhalb der UVP-Schwelle) und entscheidet darüber, ob für ein Vorhaben eine UVP nötig ist oder nicht. Dabei werden derzeit in der Vollzugspraxis sämtliche Vorhaben (anderer Projektwerber) in Projektnähe ohne jede zeitliche Grenze, somit ad infinitum zurückgehend, erfasst.

Auch UVP-Behörden beklagen diesen hohen Prüfaufwand. Die letzte Novelle des UVP-Gesetzes im Jahr 2018 brachte dazu nur punktuelle Lösungen im Anhang 1, in dem bei einzelnen Vorhabentypen „Bagatellschwellen“ für die Kumulierungsregelung eingezogen wurden. Das reicht aber nicht aus.

Es braucht eine generelle, für alle Vorhaben geltende Vereinfachung der Kumulierungsregelung im Gesetz anstelle von unzureichenden partiellen Lösungen im Anhang. Aus unserer Sicht bietet sich die entsprechende **Regelung des deutschen UVP-Gesetzes** (§ 10 Abs 4) an:

„Kumulierende Vorhaben liegen vor, wenn mehrere Vorhaben derselben Art von einem oder mehreren Vorhabenträgern durchgeführt werden und in einem engen Zusammenhang stehen. Ein enger Zusammenhang liegt vor, wenn

1. sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneidet und
2. die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen sind.

Technische und sonstige Anlagen müssen zusätzlich mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sein.“

Modernisierung der Kundmachungsregelungen

Zurzeit hat die UVP-Behörde das Vorhaben zum einen auf der Internetseite der Behörde kundzumachen, zum anderen zusätzlich in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung. Das ist äußerst kostenintensiv. Wegen der Beauftragung des Inserates durch die Behörde, kann der Projektwerber derzeit nicht einmal den Vorsteuerabzug geltend machen.

Aufgrund der Reichweite und Verbreitung des Internets sollte die Kundmachung des Vorhabens in diesem Medium sowie auf der Amtstafel der Behörde ausreichen. Dementsprechend anzupassen wären die geltenden Regelungen für Großverfahren, die aber bereits ab 51 statt wie bisher ab 100 Personen und bei UVP-Verfahren immer gelten sollten.

Nicht mehr zeitgemäß ist auch die Ungleichbehandlung elektronischer Anbringen im digitalen Zeitalter: das „**Postlaufprivileg**“ sieht vor, dass es für die Einhaltung der Frist genügt, wenn eine Eingabe an eine Behörde am letzten Tag der Frist bei der Post aufgegeben wird und diese daher im Normalfall nicht an diesem Tag während der Amtsstunden bei der Behörde einlangt. **Elektronische Anbringen oder Anbringen per Fax** sollten daher jedenfalls auch noch am letzten Tag der Frist außerhalb der Amtsstunden zeitgerecht eingebracht werden können.

Anachronistisch erscheint auch die „**Ediktalsperre**“ von **15. Juli bis 25. August** jeden Jahres. Durch deren Streichung und die Verkürzung von Fristen (Ediktalfrist für schriftliche Einwendungen von „mindestens“ 6 Wochen auf 4 Wochen; für Zustellung aller Schriftstücke durch Edikt Auflagefrist von 8 auf 4 Wochen; Zustellwirkung bei Edikt an dem der Kundmachung folgenden Tag) könnten viele Verfahren erheblich beschleunigt werden.

Auch sollte das Vorweg-Stellungnahmerecht der Gemeinden und Umweltsenken zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) des Projektwerbers entfallen. Diese Stellen erhalten die UVE „unverzüglich“ und damit bereits vor der öffentlichen Auflage und vor Verbesserung der UVE entsprechend der Verbesserungsaufträge der Behörde.

Dafür fehlt jedwede sachliche Rechtfertigung sowie eine unionsrechtliche Vorgabe.

Dieses nur einigen Parteien erteilte Vorweg-Stellungnahmerecht ist zu streichen, da es in diesem frühen Stadium vor einem etwaigen Verbesserungsauftrag noch keinen Sinn hat und nur zu Missverständnissen und Verzögerungen führt.

Vorhaben der Energiewende

Die geplanten Vereinfachungen für diese Projekte – auch „Fast Track“ genannt – sind an sich begrüßenswert, reichen aber nicht aus, um die österreichischen Energie- und Klimaziele zu erreichen. Neben den im Entwurf genannten Vorhaben sind weitere Projekte dafür relevant. Dementsprechend sollte die Definition erweitert werden.

Gänzlich außer Acht gelassen wird von der Novelle die Versorgung mit alternativen Treibstoffen (insbesondere Wasserstoff). Dementsprechend ist der Anwendungsbereich der Begriffsbestimmung des § 2 Abs 7 zu erweitern und sollte auch Wasserstoff und dessen Verteilungsmöglichkeiten (zB Wasserstofftankstellen) umfassen. Weiters regen wir an, die Erläuterungen außerdem auch um Anlagen zur Herstellung von Biotreibstoffen (Anhang 1 Z 56 UVP-G) zu ergänzen.

Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung des produzierenden Sektors für die Energiewende. Energielumstellungen der Produktionsprozesse von Industrieunternehmen müssten daher ebenso privilegiert werden. Für kurzfristige Anpassungen, vor allem die Umstellung der Energieversorgungsträger, ist aber eine separate rechtliche Grundlage nötig. Hier liegt der Vorschlag der Wirtschaftskammer für ein zeitlich befristetes Bundesverfassungsgesetz vor, das den Betrieben Rechtssicherheit in der Krise bringen soll.

Realistische Schwellenwerte

Die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von Industrie- und Gewerbegebieten einerseits und Logistikzentren andererseits sollten einheitlich mit 25 ha festgesetzt werden (in schutzwürdigen Gebieten mit 10 ha).

Die geplante Grenzwertunterscheidung zwischen Logistikzentren mit 10 ha (bzw. 5 ha) und Industrie- bzw. Gewerbegebieten mit 25 ha (bzw. 10 ha) kann



© Fahromi - shutterstock.com

problematisch sein, da der Übergang zwischen Industriegebieten, Gewerbegebieten und Logistikimmobilien oft fließend ist. Auch kommt es in der Praxis immer wieder vor, dass bestehende Immobilien eine – manchmal auch „schleichende“ – Nutzungsänderung erfahren und so eine ursprüngliche Gewerbe- bzw. Industrieimmobilie dann als Logistikimmobilie genutzt wird.

Zusammenfassung und Entrümpelung des Verfahrensrechts

Das österreichische Verfahrensrecht im Allgemeinen und das Anlagenverfahrensrecht im Besonderen sind in die Jahre gekommen. Bei seiner Einführung weltweit als modern und vorbildlich gelobt, entspricht es heute den Anforderungen insbesondere auch hinsichtlich des rasenden Fortschrittes im Bereich der Digitalisierung, nicht mehr.

Auch ist es durch Sonderregelungen in den verschiedenen Materiengesetzen, die unterschiedliche Bestimmungen für die Parteistellung, die Kundmachung und das Verfahren als solches vorsehen, unübersichtlich und in sich oftmals widersprüchlich geworden.

Aus der Sicht der Wirtschaft sollte daher das **Verfahrensrecht für Anlagengenehmigungen in einem eigenem Abschnitt des AVG** zusammengefasst werden und die entsprechenden Sonderverfahrensrechte in den Materiengesetzen entfallen.



7 CONCLUSIO

Das geltende UVP-Gesetz benötigt dringend eine Überholung: Unbestritten ist, dass die Genehmigungsverfahren einfacher und rascher werden müssen, dabei dürfen aber Nachbarrechte und der nötige Schutz der Umwelt nicht auf der Strecke bleiben.

Der vorliegende Vorschlag einer UVP-Novelle 2022 des BMK geht in die richtige Richtung. Viele Vorschläge der Wirtschaft, aber auch von Behördenvertretern, wurden aufgenommen. Positiv herauszuheben sind insbesondere:

- Vorbringen der Parteien sind innerhalb der von der Behörde **gesetzten Fristen** zu übermitteln, nach Fristablauf sind sie nicht zu berücksichtigen
- **Präklusionsregeln** für Großverfahren gelten künftig in jedem UVP-Verfahren: wer nicht zeitgerecht innerhalb der Auflagefrist des Vorhabens Einwendungen erhebt, verliert seine Parteistellung
- Im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht können **neue Beschwerdegründe nicht „nachgeschoben“** werden
- Der Stand der Technik wird mit Verfahrensbeginn „eingefroren“
- Abstellen auf ein **realistisches Szenario anstelle einer Worst-Case-Betrachtung** erspart überbordende Auflagen

Einige der Vorschläge im ursprünglichen Begutachtungsentwurf der UVP-Gesetz-Novelle, wie vor allem das neue Genehmigungskriterium Flächenverbrauch, aber auch das besonders herausgestrichene Kriterium Treibhausgase, wären äußerst problematisch gewesen. Aufgrund ihrer inhaltlichen Unbestimmtheit hätten sie wohl zu erheblichen Verzögerungen und zur Verteuerung von UVP-Verfahren geführt, in vielen Fällen wahrscheinlich auch zu einer Versagung einer Genehmigung.

Zu betonen ist, dass in dieser Novelle sehr viele **Verbesserungen** erreicht werden konnten, die **für alle UVP-Vorhaben** (nicht nur Energiewendevorhaben) gelten werden, sodass alle von einer deutlichen Erleichterung und Beschleunigung des UVP-Verfahrens profitieren werden.

Schnelle und effiziente Verfahren sind für den Wirtschaftsstandort Wien von besonderer Bedeutung. Neben einigen wichtigen Bahnprojekten, wie dem Ausbau der Südbahn zwischen Wien und Mödling und der Wiener Verbindungsbahn, sind auch Stadtentwicklungsprojekte für Wiens Zukunft entscheidend.

Die Wirtschaft hat ein umfangreiches Paket an Beschleunigungsmaßnahmen für UVP- und andere Großverfahren ausgearbeitet und der Politik vorgelegt. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sollten derartige Vorschläge ernsthaft und ohne ideologische Brillen geprüft werden.

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
Art	Artikel
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMVIT	(ehemaliges) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, nunmehr: BMK
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw	beziehungsweise
ca	circa
dh	das heißt
etc	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
ggf	gegebenenfalls
iSd	im Sinne des
LReg	Landesregierung
Mio	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
Nr	Nummer
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
rd	rund
StEntG	Standort-Entwicklungsgesetz
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN	Transeuropäische Netze
ua	unter anderem, unter anderen
UBA	Umweltbundesamt GmbH
usw	und so weiter
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
VfGH	Verfassungsgerichtshof
vgl	vergleiche
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WKÖ	Wirtschaftskammer Österreich
Z	Ziffer(n)
zB	zum Beispiel



Ich gehe mutig meinen Weg. Erfolgreich und selbständig. Und wenn ich Unterstützung brauche, weiß ich, wer für mich da ist. **Meine Wirtschaftskammer Wien.**

- Informationsvorsprung
- Online-Tools
- Beratung
- Neue Geschäftschancen
- Hilfe in Ausnahmesituationen

» Ich nutze dabei das **WKO Servicepaket** zur Lösung meiner unternehmerischen Herausforderungen auf wko.at/wien/servicepaket.

Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, Termin vereinbaren!