

UVP-VERFAHREN: NICHTS GEHT MEHR – WOHIN SOLLTE ES DENN GEHEN?

Werner Hochreiter, 14. Juli 2017

Anfang Februar hat das Bundesverwaltungsgericht den Antrag des Flughafens Wien auf Genehmigung einer dritten Piste abgelehnt, dies mit dem Klimaschutz und dem Bodenverbrauch begründet und eine hitzige öffentliche Debatte ausgelöst. Aus Wirtschaftskreisen war zu vernehmen, dass es nur zeige, dass schon länger nichts mehr geht. Was ist dran an dieser Kritik? Welche Fragen sollten gestellt werden? Und hat das aufhebende Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs eine Lösung gebracht? Alles wieder okay?



Gleich vorweg: Ende Juni – sowohl im Tempo, als auch inhaltlich überraschend – [hat der Verfassungsgerichtshof \(VfGH\) der Beschwerde des Flughafens Wien entsprochen](#) und das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) aufgehoben, das nun neuerlich zu entscheiden hat. Obzwar damit der Anlass getilgt und die „Sorge um den Wirtschaftsstandort“ wieder aus den Medien verschwunden ist, ändert das am Befund und den Empfehlungen im Folgenden nichts.

Im Gegenteil. Freilich hat das Erkenntnis des BVwG noch keineswegs die Richtung zu einer „guten Lösung“ gewiesen. Klimaschutz und Bodenverbrauch eignen sich so nicht als Kriterien für Projektgenehmigungsverfahren. Bis zu welchem Bodenverbrauch, welchem Klimabeitrag ist ein Projekt noch umweltverträglich und ab wann nicht mehr? Dafür fehlen wissenschaftlich griffige Maßstäbe. Warum soll ein Flughafenprojekt unzulässig sein, während gleichzeitig neue Einfamilienhäuser mit Klimaanlage oder Einkaufszentren zulässig sein sollen? Das macht aber das Erkenntnis des BVwG nicht falsch, sondern ist eine Kritik am Luftfahrtgesetz (LFG), dem es hier an den nötigen Differenzierungen mangelt. Doch das wiederum hat den VfGH nicht gestört, [was in der Lehre schon auf Kritik gestoßen ist](#).

Abweisung des Antrags – ein Paukenschlag

Das [abweisende Erkenntnis des BVwG im Verfahren gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz \(UVP-G\) und, dass es dies mit dem Klimaschutz und dem Bodenverbrauch begründet hat](#), waren ein Paukenschlag, mit dem niemand gerechnet hat. Während die Umwelt-NGOs jubelten, sahen Politik und Wirtschaft den Standort in Gefahr: Nichts gehe mehr. Zu allererst wurden Stimmen laut, wonach solche „politischen“ Entscheide nicht mehr zu den Gerichten gehören. Später konzentrierten sich die Zurufe darauf, dass die Interessen des Wirtschaftsstandortes

in Verfahren stärker berücksichtigt werden müssten. Die Landeshauptleute forderten eine entsprechende Staatszielbestimmung.

Die wäre aber praktisch nutzlos. Das BVwG hat die dritte Piste allein aufgrund des LFG abgelehnt. § 71 LFG bestimmt, dass ein Projekt zu genehmigen sei, wenn es – kurz gefasst – technisch geeignet und finanziert sei, „sofern keine sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstehen“. Offener und unbestimmter kann man eigentlich Genehmigungskriterien nicht gestalten. § 71 LFG lässt jede Option offen. „Wenn die Politik wissen will, was in den UVP-Verfahren rauskommen soll, dann muss sie klarer sagen, was sie will; dazu sind Gesetze da“, haben Verfassungsjuristen kommentiert. Umso interessanter ist, dass niemand bisher vorgeschlagen hat, das LFG zu novellieren. Ein neuer § 71 LFG könnte konkret sagen, welche Rechtsgüter anhand welcher Maßstäbe geschützt werden sollen, insbesondere inwiefern Klimaschutz und Bodenverbrauch zu berücksichtigen sind. Doch daran scheint kein Interesse zu bestehen. Ähnliche Fragen werfen auch das Eisenbahn- und Bundesstraßengesetz sowie das Starkstromwegerecht auf.

Art 18 B-VG – verfassungsrechtliches Bestimmtheitsgebot

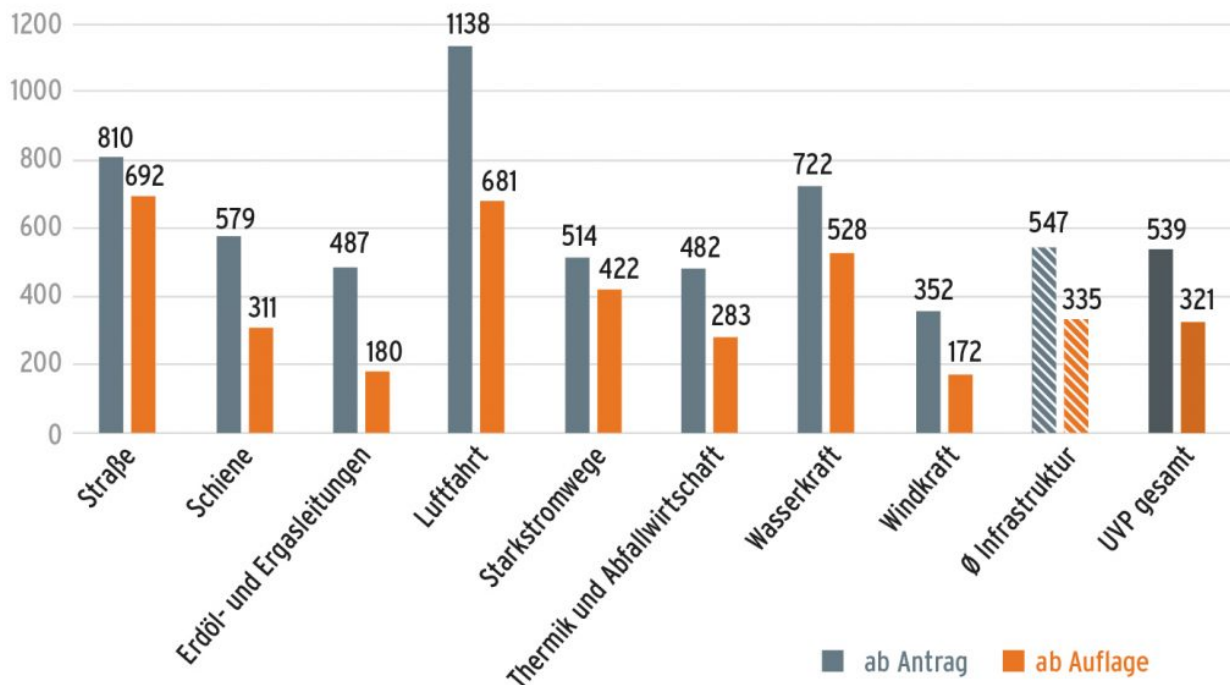
Übrigens: Das BVwG wollte das LFG wegen Unbestimmtheit beim VfGH anfechten, hat dies aber dann unterlassen. Denn der hat schon am ähnlich unbestimmtem Denkmalschutzgesetz nichts zu kritisieren gefunden. Dass der VfGH damit keinerlei Grenze „nach unten“ aufzeigt, wo die verfassungswidrige „formalgesetzliche Delegation“ an die Vollziehung beginnt, könnte ein Teil des Problems sein. Denn die Aspekte, die gesetzlich nicht oder unbestimmt geregelt sind, sind oft die, die Verfahren in die Länge ziehen. Auffallend ist auch das große Schutzgefälle zwischen dem UVP-G und den Infrastrukturgesetzen. Letztere kennen keine Beteiligungsrechte von Nachbarn und lassen das gebotene Schutzniveau nur erahnen. Betreiber wollen deswegen auch immer „raus aus der UVP“, während Nachbarn und Umwelt-NGOs das Gegenteil wollen, was vor den Gerichten mit viel Elan ausgetragen wird.

Sachliche Diskussion über Verbesserungsmöglichkeiten nötig

Trotz dieses Befundes stoßen Vorschläge zur Modernisierung der Infrastrukturgesetze und zur besseren Abstimmung von Landesraumordnung mit der Bundesinfrastrukturplanung keineswegs auf Gegenliebe bei zuständigen Ministerien und auf Betreiberseite. Ein Punkt dazu [im ursprünglichen Regierungsprogramm der Bundesregierung](#) ist überhaupt nicht begonnen worden. Ganz im Gegenteil: Es scheint immer noch das Kalkül vorzuherrschen, dass man mit den bestehenden alten Vorschriften besser fährt. Ohnedies ist es Mode geworden, ständig weitere Beschleunigungen im UVP-G zu fordern, freilich ohne dazu auch nachvollziehbare Regelungsvorschläge vorzulegen. Wer Lösungen sucht, den befällt hier Ratlosigkeit. Die Beschwerde darüber, dass Gerichte letztlich entscheiden, wird dann absurd. Denn dass sie dazu berufen sind, ist

verfassungsrechtlich unverrückbar und dass ihre Entscheidungsspielräume umso größer sind, je unbestimmter die gesetzlichen Vorgaben sind, ist logisch. Was aber dann?

Dauer der UVP-Verfahren im Infrastrukturbereich in Tagen



Öffentliches Interesse braucht einen klaren Rechtsrahmen

Außer Streit sollte stehen, dass Österreich eine moderne Verkehrs- und Energieinfrastruktur braucht. Ebenso klar sollte sein, dass Umwelt- und Anrainerinteressen dabei ordentlich zu berücksichtigen sind. Das ist im Interesse aller. „Golden Plating verhindern“ und „Hauptsache Beschleunigung“ sind keine Zukunftskonzepte. Vielmehr braucht es endlich eine fachliche Diskussion abseits von Populismen. Blickt man in die [UVP-Dokumentation des Umweltbundesamtes](#), so zeigt sich schon, dass gewisse Infrastrukturverfahrenstypen länger dauern, wobei hier einzelnen „Ausreißern“ großes Gewicht zukommen dürfte (siehe Grafik). Ursachen lassen sich daraus noch lange keine ableiten. Vielmehr scheinen die Zusammenhänge sehr komplex zu sein. Daher ist es höchste Zeit, den Fragen endlich gründlich nachzugehen.

Die Langfassung zu diesem Beitrag ist kürzlich, noch bevor der VfGH seine Entscheidung verkündet hat, in der Zeitschrift [Wirtschaft & Umwelt 2/2017 S.10](#) erschienen.

Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0



*Dieser Textbeitrag ist unter einer Creative-Commons-Lizenz vom Typ
Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0
International zugänglich. Um eine Kopie dieser Lizenz einzusehen,*

konsultieren Sie <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> Weitere

Informationen auch hier:

<http://blog.arbeit-wirtschaft.at/ueberdiesenblog/#creativecommons>