

Spezialseminar

**UVP –
Chance oder Fessel für Projekte?**



Tagungsband

**12. Oktober 2011
Salzburg, Österreich**

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort Unterberger/Galler	1
Die UVP und ihre rechtlichen Grundlagen in der EU und in Österreich Petek	3
Unheimlich viel Papier - die UVP als planerische Herausforderung Pöchheim/Honeger	12
UVP- Genehmigung Semmering Basistunnel Neu - Die Qualen des Sisyphos Mattanovich	23
UVP – Eine Darstellung aus der Sicht von Amtssachverständigen der Behörde Heißel/Nittel	35
Maßnahmenumsetzung von der UVP bis zur Inbetriebnahme an Beispielen der Koralmbahn Harer/Nipitsch	42
Am Beispiel Brenner Basistunnel: Die UVP für große Infrastrukturvorhaben in Italien und Österreich – eine EU-Richtlinie – zwei Welten? Hager/Huber	55
Plangenehmigungsverfahren – eine Voraussetzung für umweltgerechtes Bauen Ehrbar/Indergand/Regli	63
Wien Hauptbahnhof – UVP im städtischen Umfeld Engel/Unterberger	73
Speicherkraftwerk Kühtai - das rechtliche Umfeld eines UVP- pflichtigen Wasserkraftwerks im Hochgebirge mit Beileitungen aus anderen Tälern Pließnig/Schmelz	81



Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Robert Galler



Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang
Unterberger

UVP – Chance oder Fessel? So Manchen, der an großen UVP-Verfahren beteiligt ist, wird wohl das Wort *Fessel* auf den Lippen liegen. Und mancher Projektgegner setzt in das UVP-Verfahren die Erwartung, dass aus dem Verfahren geradezu automatisch die Ablehnung des Projektes hervorgehen müsse. Lassen Sie uns trotzdem zuerst versuchen, Chancen zu sehen.

Drehen wir dazu die Zeit zwei bis drei Jahrzehnte zurück. *Hainburg, Dorfertal* und *Ennsnahe Trasse* sind Stichworte für Projekte die - in der Planungs- und Genehmigungstradition der 70-iger Jahre erstellt - am massiven Widerstand der Bevölkerung scheiterten.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung, mit ihrer gesamtheitlichen Sicht der technischen Zusammenhänge und der Auswirkungen auf Umwelt und Menschen, hat seit Mitte der 90-iger Jahre ein Planungswerkzeug geschaffen, mit dem die gewaltigen Infrastrukturvorhaben der letzten 20 Jahre erst möglich geworden sind. Mit der Unterinntalbahn und der Strecke Wien – St.Pölten wurden hier gleich zu Beginn große Vorhaben bewilligt, die jetzt kurz vor der Inbetriebnahme stehen.

Sicherlich soll man nach gewisser Zeit der Einführung eines neuen Instrumentariums aber auch überprüfen, ob das damals neu eingeführte Werkzeug heute noch seinen Nutzen in der beabsichtigten Art und Weise bringt oder ob aus heutiger Sicht eine *Generalüberholung des Werkzeuges* erforderlich ist.

Es muss die Frage erlaubt sein, ob uns die aktuelle Rechtslage die Verfolgung des ursprünglich äußerst positiven Zieles des umfassenden Umweltschutzes und der möglichst breiten und frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit in neue Großprojekte nicht zuletzt zur Erlangung der Rechtssicherheit für den Projektwerber heute zu viele Stolpersteine auferlegt und die Verfahren für alle Beteiligten damit unüberschaubar und nicht mehr nutzbringend sind.

Dass die projektbestimmenden Umweltaspekte so früh wie möglich in der Planung von Großprojekten berücksichtigt werden sollen und daraus ebenfalls in einem möglichst frühen Projektstadium entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden müssen, ist grundsätzlich als äußerst positiv zu sehen - eine Errungenschaft im Planungsprozess, den wir nicht in Frage stellen wollen.

Aber wird nicht durch die verschiedenen Materiengenehmigungen eine Komplexität in die UVP hineingebracht, die es nahezu verunmöglicht, in der Planungsphase eine für alle Beteiligten sinnvolle Entwicklung von erforderlichen und nicht überzogenen Maßnahmen durchzuführen, die ja schlussendlich in der Ausführungsphase auch umsetzbar und kontrollierbar sein müssen?

Es macht den Anschein, dass das ursprünglich gestellte Ziel der Erlangung der Rechtssicherheit für den Projektwerber zwischenzeitlich durch die UVP in ein nicht unerhebliches Ausmaß an Rechtsunsicherheit umgeschlagen ist und außerordentlich viele Ressourcen für den Abstimmungsbedarf mit den verschiedenen Behörden verwendet werden müssen. Dies führt zur Vermutung, dass UVPs heute zu einer Projekterschwernis führen, ohne dass daraus ein nennenswerter Mehrwert für den Umweltschutz und die betroffene Bevölkerung resultiert.

Konzentrieren wir uns zugleich vielleicht zu sehr auf die formalen Aspekte der Durchführung einer UVP – etwa die Kunst, die technischen Aussagen in eine Beurteilungsmatrix nach RVE 04.01.11 zu zwängen – und verlieren wir dabei vielleicht die grundsätzlichen Gedanken des Umwelt- und Ressourcenschutzes aus den Augen?

Es muss die Frage erlaubt sein, warum heute in Österreich trotz der umfangreichen Verfahren im Rahmen der UVPs beispielsweise bei allen neuen Großprojekten des Untertagebaus die Ressourcen nicht in möglichst geschlossenen Kreisläufen gehalten werden müssen um den Ursprungsgedanken der Ressourcenschonung und Schonung der Umwelt durch Vermeidung des Anlegens neuer Deponien sowie eine entsprechende Reduktion der CO₂ – Emissionen zu erreichen.

Es steht die Frage im Raum, ob die oben dargelegten Probleme hausgemacht und vielleicht leicht vermeidbar wären. Nicht mehr überschaubare Verfahren, die für viele Beteiligte eine *black box* darstellen, können für die Projektwerber ein Risiko in wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht darstellen. Dies entspricht nicht der ursprünglichen Intention, dass die UVP eine Hilfestellung für ein Projekt bringen soll.

Stuttgart 21, ein Projekt über welches wir hier ebenfalls gerne berichtet hätten, musste die Einladung ablehnen, da es nach jahrzehntelanger Planung allen gesetzlichen Vorgaben entsprechend sowohl unter Einbindung der Öffentlichkeit als auch nach der Erlangung sämtlicher Genehmigungen nun trotzdem zu Problemen kam, die in diesem Kreis hinlänglich bekannt sind.

Bedenklich scheint uns auch, dass heute mit der Begründung der erforderlichen Steigerung der Kosteneffizienz alles zu beschleunigen ist, sei es die Vermehrung des Wissens, der Zugang zu Informationen und selbst die Ausbildung an den Universitäten. Ausgenommen scheinen hier die Planungsprozesse für Großprojekte zu sein. Erste Planungen für den Brenner Basistunnel gehen auf das Jahr 1929 zurück; der Planungszeitraum für Stuttgart 21 beträgt bereits 25 Jahre; die Planung für den Semmering Basistunnel befindet sich in einer ähnlichen Liga.

Wären wir in Österreich nicht gut beraten, die diesbezügliche Rechtslage oder die geübte Rechtspraxis zum Wohle aller Beteiligten zu korrigieren? Muss nicht die Frage diskutiert werden, dass aktuell im Rahmen der UVPs zu viele Verfahren bei zu vielen Behörden abzuwickeln sind? Müsste nicht das klare Ziel einer UVP zum Wohle aller Beteiligten *eine Behörde – ein Verfahren – eine Genehmigung* heißen? Die Bevölkerung steht uns hier in zweifacher Weise gegenüber: als Anrainer und engagierter Bürger, der zu Recht den Schutz des Lebensraumes fordert, aber auch als Steuerzahler, der die langen Verfahren und die dort entstehenden Auflagen zu finanzieren hat.

Zeigen wir uns dieser Verantwortung würdig!

Mit freundlichen Grüßen und einem herzlichen Glückauf!

Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Unterberger

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Robert Galler

DIE UVP UND IHRE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN IN DER EU UND IN ÖSTERREICH

Dr. Waltraud Petek, MBA, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien

1. DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP)

1.1 INSTRUMENT DER UMWELTPOLITIK

Ausgehend von den USA fand das Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Verbreitung in vielen Staaten der Welt. In Europa wurde die UVP insbesondere durch die EG-Richtlinie 85/337/EWG über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten forciert. In Österreich wurde seit den 70er-Jahren über die UVP diskutiert und seit Mitte der 80er-Jahre gab es mehrere Versuche, zu einer gesetzlichen Regelung zu kommen. Erst mit Annäherung an die EU - zur Umsetzung des EU-Rechtsbestandes einerseits im Rahmen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und der Vorbereitungen für den EU-Beitritt Österreichs wurde im Sommer 1993 das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit und die Bürgerbeteiligung (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz – UVP-G), beschlossen (BGBl. 1993/697).

Die UVP entspringt dem Ruf nach vermehrter Rücksichtnahme auf die Umwelt. Aus Fehlern der Vergangenheit, in der der Umweltschutz keine bzw. eine zu geringe Rolle spielte und dadurch erhebliche Umweltauswirkungen und Schäden entstanden, entspringt die Einsicht, Umweltschäden vorzubeugen und Vorhaben vor ihrer Inangriffnahme auf mögliche Umweltauswirkungen zu untersuchen. Dies entspricht ganz den umweltpolitischen Grundsätzen der Vorsorge und Prävention.

Ausgangspunkt der UVP war der Erlass des National Environmental Policy Act (NEPA) im Dezember 1969, der die Grundlage für die Bundesumweltpolitik der USA lieferte und die Einrichtung eines Council on Environmental Quality (CEQ) vorsah, durch dessen Richtlinien dann das sog. „Environmental Impact Assessment“ (EIA) – die englische Bezeichnung für UVP – entstand. Damit sollten Methoden und Verfahren entwickelt werden, um den Umweltbelangen eine angemessene Bedeutung im Rahmen des Abwägungsvorganges mit wirtschaftlichen und technischen Belangen zu sichern. Für jeden Gesetzgebungs- oder Vollziehungsvorschlag, der auch einen signifikanten Einfluss auf die Umweltqualität haben kann, war vom zuständigen Verwaltungsorgan ein detaillierter Bericht zu den Umweltauswirkungen und -folgen auszuarbeiten, der den zuständigen Entscheidungsträgern eine umfassende Kenntnis der möglichen Umweltfolgen liefern sollte¹. Daraus entwickelte sich – in verschiedenen Ausprägungen – das Instrument der UVP.

¹ Ritter, Umweltverträglichkeitsprüfung, 1995, S. 44 f; Bergthaler/Weber/Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1998, 3 f; Baumgartner/Petek, Kurzkomentar UVP-G 2000, 2010, S. 19 f.

1.2 GRUNDSÄTZE DER UVP

Charakteristisch für die UVP ist der ganzheitliche Ansatz einer umfassenden Darstellung und Bewertung von Umweltauswirkungen. Bis zur Einführung der UVP wurden Umweltauswirkungen eines Projektes sektoral im Rahmen verschiedener Bewilligungsverfahren geprüft. Im Blickpunkt der einzelnen Genehmigungsverfahren stand aber vielfach nur ein Medium oder ein Aspekt des Umweltschutzes, sodass es zu einer Zersplitterung und auch zu Lücken durch nicht abgedeckte Bereiche kam. Mit der UVP kommt es zu einer umfassenden und integrativen Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen, mit der auch Verlagerungen, indirekte Auswirkungen und Wechselwirkungen besser erfasst und berücksichtigt werden können.

Die UVP ist weiters ein Planungsinstrument, das dafür sorgt, dass den Umweltauswirkungen und ihrer Vermeidung oder Verringerung bereits in Planungsstadium eines Vorhabens Beachtung geschenkt wird. Durch die im Rahmen der UVP vorgesehene Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) wird die Projektwerberin veranlasst, sich bereits in der Planungsphase mit den Umweltauswirkungen ihres Vorhabens eingehend auseinander zu setzen.

Die UVP ist aber auch ein Instrument der Rationalisierung von Entscheidungen. Mit ihr soll bei Vorhaben, bei denen auf Grund ihrer Art oder Größe anzunehmen ist, dass sie erhebliche Umweltauswirkungen haben können, die Entscheidungsbasis dadurch verbreitert werden, dass die Auswirkungen vor ihrer Verwirklichung umfassend untersucht und bewertet werden und es so zu einer umweltfreundlicheren Gestaltung von Maßnahmen kommt.

Wichtiger Teil dieses Prozesses ist auch die breite Öffentlichkeitsbeteiligung und Miteinbeziehung anderer Behörden, um im Verfahren Transparenz, Information und Partizipation zu ermöglichen. Durch die umfassende Aufarbeitung und Bereitstellung von Informationen und die weiten Beteiligungsmöglichkeiten sollen die Umweltauswirkungen besser ermittelt und berücksichtigt und damit auch die Akzeptanz von Vorhaben gesteigert werden.

2. DIE UVP-RICHTLINIE DER EU

2.1 ENTSTEHUNG UND AUFGABEN

Bereits in den ersten Aktionsprogrammen der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz (1973, 1977, 1983) wurde betont, dass die beste Umweltpolitik darin besteht, Umweltbelastungen von vorn herein zu vermeiden, statt sie erst nachträglich in ihren Auswirkungen zu bekämpfen. Bei allen technischen Planungs- und Entscheidungsprozessen müssen die Auswirkungen auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck wurde die Einführung von Verfahren zur Abschätzung dieser Auswirkungen vorgesehen. Mit der Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten² wurden allgemeine Grundsätze für Umweltverträglichkeitsprüfungen für Projekte, die möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, aufgestellt. Die UVP-RL enthält Vorgaben für die Mitgliedstaaten hinsichtlich des Anwendungsbereiches, der Inhalte der Unterlagen und des UVP-Verfahrens sowie zur Berücksichtigung der Ergebnisse. Sie ist eine Mindestrichtlinie und hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, strengere oder weitergehendere Vorschriften für die UVP zu erlassen.

Nach der UVP-RL sind Projekte, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer

² ABl. (EG) L 175/40 v. 5.7.1985.

UVP zu unterziehen. Aufgabe der UVP ist es, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projektes auf bestimmte Faktoren (Mensch, Fauna und Flora, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Sachgüter und kulturelles Erbe sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Faktoren) zu untersuchen.

2.2 ANWENDUNGSBEREICH

Der Anwendungsbereich der UVP-RL ist durch Art. 4 und zwei Anhänge definiert: Anhang I enthält Projekte, die jedenfalls einer UVP zu unterziehen sind, z.B. Erdölraffinerien, Wärmekraftwerke und andere Verbrennungsanlagen ab 300 MW, integrierte chemische Anlagen, Autobahnen und Schnellstraßen, Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken. Anhang II enthält eine Liste von Anlagen in Bereichen wie Landwirtschaft, Bergbau, Energiewirtschaft, chemische Industrie, Holz- und Papierindustrie, Infrastrukturprojekte, die einer UVP zu unterziehen sind, wenn bei ihnen auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Die Mitgliedstaaten können die Festlegung entweder durch eine Einzelfalluntersuchung oder durch Schwellenwerte oder Kriterien vornehmen. Die diesbezüglichen Entscheidungen der Behörden sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die ursprünglich recht vagen Vorgaben der Richtlinie zum Anhang II wurden durch die UVP-Änderungs-RL 97/11/EG³, konkreter gefasst und durch die Auswahlkriterien des Anhanges III (bzgl. Merkmalen des Projekts, Standort und potenziellen Auswirkungen) ergänzt.

Die letzte Änderung der UVP-RL erfolgte im Rahmen des sog. Klima- und Energiepaketes der EU durch die RL 2009/31/EG v. 23.4.2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid (CCS-RL)⁴. Art. 31 der CCS-RL sieht eine Änderung der UVP-RL mit Berücksichtigung der Abscheideanlagen von CO₂-Strömen, Pipelines für den Transport einschließlich der zugehörigen Verdichterstationen sowie der Speicherstätten für Kohlendioxid in Anhang I und II vor und war bis 25.6.2011 in nationales Recht umzusetzen. Die Regierungsvorlage zu CCS-Umsetzungsgesetz – samt UVP-G-Novelle – wurde am 23.8.2011 im Ministerrat beschlossen.

2.3 UNTERLAGEN UND VERFAHREN

Für die UVP muss die Projektwerberin der Behörde bestimmte Angaben vorlegen (Art. 5 + Anhang IV):

- Beschreibung des Projektes nach Standort, Art und Umfang
- Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden
- notwendige Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Umweltauswirkungen
- Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen
- eine nichttechnische Zusammenfassung dieser Angaben.

Die UVP-RL sieht sowohl eine Miteinbeziehung von Behörden, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich vom Projekt berührt sein können durch Stellungnahmemöglichkeit zum Antrag und zu den Angaben der Projektwerberin vor, als auch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese wurde durch eine Ergänzung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL 2003/35/EG⁵ verstärkt: Die Öffentlichkeit ist frühzeitig durch öffentliche Bekanntmachung umfassend zu informieren und hat das Recht auf Stellungnahme und Meinungsäußerung. Der betroffenen Öffentlichkeit, einschließlich Umweltorganisationen, ist ein effi-

³ ABI. (EG) L 73/5 v. 14.3.1997.

⁴ ABI (EG) L 140/114 v. 5.6.2009.

⁵ ABI (EG) L 156/17 v. 25.6.2003.

zienter Rechtsschutz hinsichtlich der materiellrechtlich und verfahrensmäßigen Rechtmäßigkeit bei UVP-Verfahren zu gewährleisten (Art. 10a). Die genauen Vorkehrungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung regeln die Mitgliedstaaten.

Bei der Möglichkeit erheblicher Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt eines anderen Mitgliedstaates ist auch dieser und die dort betroffene Öffentlichkeit zu unterrichten und in das UVP-Verfahren miteinzubeziehen (Art. 7; durch diesen wird auch das UN/ECE-Übereinkommen von Espoo über die UVP im grenzüberschreitenden Rahmen umgesetzt).

Die Angaben der Projektwerberin gem. Art. 5 der RL und die dazu eingegangenen Stellungnahmen der Behörden, der Öffentlichkeit und allenfalls betroffener anderer Mitgliedstaaten und deren Öffentlichkeit sind beim Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen und der Inhalt der Entscheidung einschließlich der Entscheidungsgründe (auch hinsichtlich der von der betroffenen Öffentlichkeit vorgebrachten Bedenken und Meinungen) sowie der Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen über Vermeidung oder Verringerung nachteiliger Auswirkungen sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

2.4 UMSETZUNG UND AUSLEGUNG

Zur UVP-RL findet ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen der Europäischen Kommission (EK) und den Mitgliedstaaten statt. Weiters erstellt die Kommission Berichte über die Umsetzung der UVP-RL in den Mitgliedstaaten, zuletzt KOM(2009) 378 endg. vom 23.7.2009. In einer Kommunikation an das Europäische Parlament hat die EK im Sommer 2009 angekündigt, eine Revision der UVP-RL durchzuführen und hat dafür vier Optionen zur Weiterentwicklung der Richtlinie erarbeitet, die im Lauf des Jahres 2011 einem sog. Impact Assessment (Folgenabschätzung) unterzogen werden sollen. Für Mitte 2012 hat die EK die Vorlage eines Vorschlages zur Änderung der UVP-RL angekündigt.

Der EuGH war bereits mit vielen Fällen zur Auslegung und Umsetzung der UVP-RL befasst. Dabei geht der EuGH von einer weiten Auslegung der UVP-RL und einer umfassenden Prüfpflicht der Mitgliedstaaten sowie von einer Verpflichtung zur unmittelbaren Anwendung der UVP-RL durch die befassten Behörden bei mangelhafter innerstaatlicher Umsetzung der UVP-RL aus.

3. RECHTLICHE UMSETZUNG DER UVP IN ÖSTERREICH

3.1 NEUE KOMPETENZEN UND UVP-G

Haupthindernis für die Einführung einer umfassenden UVP war jahrelang die Kompetenzzersplitterung im Umweltbereich zwischen Bund und Ländern im Bereich der Gesetzgebung und der Vollziehungszuständigkeiten gewesen. Um die kompetenzrechtliche Deckung zu haben, wurde begleitend zum UVP-G in einer Novelle zur Bundesverfassung (BGBl. 1993/508) entsprechende Regelungen bei den Kompetenztatbeständen für die UVP und die Genehmigungskonzentration geschaffen.

In Art. 11 Abs. 1 Z 7 B-VG wurde ein neuer Kompetenztatbestand „Umweltverträglichkeitsprüfung“ als Bundessache in der Gesetzgebung, Landessache in der Vollziehung, festgelegt. Von diesem Kompetenztatbestand erfasst werden „Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist“.

Um auch die im UVP-G vorgesehene Genehmigungskonzentration und neue Genehmigungstatbestände abdecken zu können, enthält die Kompetenzbestimmung des Art. 11

Abs. 1 Z 7 auch den Tatbestand der „Genehmigung solcher Vorhaben“, soweit ein Bedarf an einheitlicher Regelung gegeben ist. Der Bund kann auf dieser Grundlage Genehmigungskriterien für UVP-pflichtige Vorhaben erlassen, entweder durch eigene Vorschriften oder durch die Anordnung der Mitanwendung von Landesrecht. Vom Kompetenztatbestand ist aber nicht nur die Genehmigung der Errichtung und des Betriebs sondern auch die Regelung der Kontrolle genehmigter Vorhaben erfasst.

Für die UVP bei Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken die ursprünglich im Trassenverordnungsverfahren des BMVIT erfolgte wurden spezielle Kompetenztatbestände in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG geschaffen, die die Regelung der UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken in Gesetzgebung und Vollziehung als Bundessache vorsehen.

Mit Art. 11 Abs. 7 B-VG wurde der Unabhängige Umweltsenat als Rechtsmittelbehörde nach dem konzentrierten Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung eingerichtet. Er ist auch sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinn des Verwaltungsverfahrens. Der Umweltsenat besteht aus der Vorsitzenden, RichterInnen und anderen rechtskundigen Mitgliedern und ist beim BMLFUW eingerichtet. Aufgabe und Verfahren des Umweltsenates sind durch das Umweltsenatsgesetz, BGBl. I 2000/114 idF 2009/127, geregelt.

3.2 ZIELE UND GRUNDSÄTZE

Mit der rechtlichen Regelung der UVP im UVP-G (seit der Novelle 2000 bezeichnet als UVP-G 2000) wurden sowohl fachliche und umweltpolitische als auch rechtliche und demokratiepolitische Ansprüche und Zielsetzungen umgesetzt. Wesentlich war dabei die Sicherstellung einer wirksamen Umweltvorsorge bei Großvorhaben und die Anhebung des Umweltschutzniveaus. Insbesondere sollten auch einer Zersplitterung in verschiedene Teilbereiche und Verfahren durch Einführung einer integrativen Gesamtbeurteilung entgegen gewirkt, durch vermehrte Öffentlichkeitsbeteiligung die Transparenz erhöht und mit einer umfassenden Verfahrens- und Entscheidungskonzentration im Sinn eines echten „one-stop-shop“ auch Zielsetzungen der Verwaltungsreform verwirklicht werden.

Seit dem UVP-G 1993 ist eine stete Weiterentwicklung des UVP-G – in bislang zehn Novellen – erfolgt, beeinflusst einerseits durch die Entwicklungen des EU-Rechts und der EuGH-Judikatur, andererseits aber auch aus Erfahrungen aus dem Vollzug und zur Verwirklichung von Anliegen der Verwaltungsreform, insb. der Durchführung effizienter Genehmigungsverfahren. Das UVP-G enthält folgende Aufgabe der UVP:

- Feststellung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt (Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft und auf Sach- und Kulturgüter einschl. Wechselwirkungen)
- Prüfung von Maßnahmen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden
- Darlegung der Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen sowie der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens
- Darlegung der Vor- und Nachteile geprüfter Standortvarianten bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffes in private Rechte vorgesehen ist.

3.3 ANWENDUNGSBEREICH

Für die in Anhang 1 in 88 Ziffern festgelegten Vorhabentypen ist bei Erreichen der dort vorgegebenen Schwellenwerte bzw. dem Erfüllen der dort festgelegten Kriterien eine UVP durchzuführen, bei Vorhaben in Spalte 2 des Anhanges 1 im vereinfachten Verfahren. Spalte 3 des Anhanges 1 enthält Vorhabentypen, bei denen bei geplanter Lage im jeweils relevan-

ten schutzwürdigen Gebiet (nach Anhang 2) nach einer Einzelfallprüfung eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist, wenn erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Auch wesentliche Änderungen bestehender Vorhaben können UVP-pflichtig sein: Erreicht die geplante Änderung die Größenordnung des Schwellenwertes bzw. der Kriterien für die Neuerrichtung ist sie jedenfalls UVP-pflichtig, ab 50 % des Schwellenwertes bzw. dem Vorliegen festgelegter Änderungstatbestände in einzelnen Ziffern ist eine Einzelfallprüfung auf erhebliche Umweltauswirkungen durchzuführen. Weiters kann bei kleineren Vorhaben auch die Kumulation mit Auswirkungen anderer Vorhaben zu einer UVP führen.

Die UVP-Pflicht von Vorhaben im Bereich von Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken ist im 3. Abschnitt geregelt.

3.4 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (UVE)

Mit dem Genehmigungsantrag hat die Projektwerberin eine Umweltverträglichkeitserklärung mit folgenden Angaben abzugeben:

- Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang (inkl. Klima- und Energiekonzept)
- Übersicht über die wichtigsten anderen von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten
- Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigten Umwelt (nach den Schutzgütern des § 1)
- Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben, die Nutzung der natürlichen Ressourcen, die Emission von Schadstoffen, die Verursachung von Belästigungen und Abfall
- Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder soweit möglich ausgeglichen werden

Weiters hat die UVE eine allgemein verständliche Zusammenfassung und Angaben über allfällige Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben sowie einen Hinweis auf durchgeführte strategische Umweltprüfungen mit Bezug zum Vorhaben zu enthalten. Zu den fachlichen Aspekten der UVE wurde vom Umweltbundesamt ein UVE-Leitfaden erarbeitet, der Hilfestellung für PlanerInnen und ProjektwerberInnen geben soll. Weiters hat das BMLFUW eine Reihe von sektorspezifischen Leitfäden herausgegeben. Diese wurden im Sommer 2011 aktualisiert, insbesondere im Hinblick auf das seit der UVP-G-Novelle 2009 vorgesehene Klima- und Energiekonzept im Rahmen der UVE⁶.

3.5 VERFAHREN

Bei UVP-pflichtigen Vorhaben ist für alle für die Ausführung erforderlichen Genehmigungen nur ein Antrag bei der UVP-Behörde (der Landesregierung) zu stellen und die UVP wird in einem konzentrierten Genehmigungsverfahren durchgeführt. Die ohne UVP für das Vorhaben zuständigen Behörden wirken am Verfahren mit und es ist eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung durchzuführen und ein Gesamtbescheid zu erlassen. Bei Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken nach dem 3. Abschnitt finden teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren statt.

Der Genehmigungsantrag und die UVE sind bei der UVP-Behörde und in der Standortgemeinde mind sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen; über Kundmachungen

⁶ http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uspupemas/uvpoesterreich1/uve/leitfaden/uve_leitfaden/.

in Zeitungen ist die Öffentlichkeit davon in Kenntnis zu setzen. Während der Auflagefrist kann jedermann eine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben und zur UVE abgeben.

Auf Basis der UVE und der notwendigen Teilgutachten sind im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. im vereinfachten Verfahren in einer zusammenfassenden Bewertung die Auswirkungen des Vorhabens in einer integrativen Gesamtschau darzulegen, die eingegangenen Stellungnahmen fachlich zu bewerten und Vorschläge für Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung von Umweltauswirkungen zu unterbreiten.

Es ist eine mündliche Verhandlung durchzuführen, bei der das Projekt und seine Auswirkungen erörtert werden; im Großverfahren (§ 44a AVG) ist die Verhandlung öffentlich. Mit der UVP-G-Novelle 2009 wurde die Möglichkeit eines Schlusses des Ermittlungsverfahrens mit absolutem Neuerungsverbot eingeführt.

3.6 ENTSCHEIDUNG UND RECHTSMITTEL

Über den Genehmigungsantrag ist unter Anwendung der betroffenen Verwaltungsvorschriften und der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 in einem Gesamtbescheid abzusprechen. Im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge und zur Erreichung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt sind Emissionen von Schadstoffen jedenfalls nach dem Stand der Technik zu begrenzen, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden, zu verwerten oder ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Ergebnisse der UVP sind dabei zu berücksichtigen und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Verschreibungen ist die Umweltverträglichkeit sicherzustellen. Bei zu erwartenden schwerwiegenden Umweltbelastungen ist eine Abweisungsmöglichkeit für den Antrag vorgesehen.

Über die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteistellungen hinaus sind im UVP-G 2000 zusätzliche Parteistellungen vorgesehen:

- Eine allgemeine Parteistellung für NachbarInnen, die durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstigen Rechte gefährdet werden können
- Legalparteistellungen für den Umweltschutz, die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden betroffenen österreichischen Gemeinden und das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan
- Parteistellung bzw. im vereinfachten Verfahren Beteiligtenstellung für Bürgerinitiativen (mind 200 Personen unterstützen gemeinsam eine Stellungnahmen)
- Parteistellung für vom BMLFUW anerkannte Umweltorganisationen.

Umweltschutz, Gemeinden, Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen können durch ihre Parteistellung die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, im Verfahren und durch Rechtsmittel geltend machen.

3.7 SONDERBESTIMMUNGEN FÜR BUNDESSTRASSEN UND EISENBAHN-HL-STRECKEN

Im 3. Abschnitt des UVP-G 2000 sind Sonderbestimmungen für Vorhaben im Bereich der Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken geregelt. Hier wird die UVP im Rahmen eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens vom BMVIT durchgeführt und es werden nachfolgend noch weitere Genehmigungen vom LH und Landesbehörden erteilt, die die UVP zu berücksichtigen haben. Zur Frage der Notwendigkeit einer Berufungsinstanz zur Sicherstellung eines effizienten Rechtsschutzes im Sinn des Art. 10a der UVP-RL gibt es unterschiedliche Rechtsansichten der Höchstgerichte: In Beschlüssen vom September 2010

sah der VwGH eine Zuständigkeit des Umweltsenates auch in diesen UVP-Verfahren; nach einem Beschluss des VfGH vom Juni 2011 ist die nachprüfende Kontrolle des VwGH nach Entscheidungen der BMVIT in UVP-Angelegenheiten EU-rechtlich ausreichend.

3.8 UVP-DOKUMENTATION UND ERFAHRUNGEN

Die in Österreich durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen sind in der UVP-Dokumentation beim Umweltbundesamt erfasst. Die Dokumentation umfasst die Feststellungsentscheidungen über die UVP-Pflicht, die UVEs, die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. der zusammenfassenden Bewertung, die UVP-Bescheide und die Ergebnisse der Nachkontrollen. Angaben zu UVP-Vorhaben sowie teilweise auch die Unterlagen (insb. auch die Stellungnahme des BMLFUW in den UVP-Verfahren) sind in einer elektronischen Datenbank über das Internet zugänglich; seit 2007 sind dort auch die Feststellungsbescheide – rückerfasst bis zum Jahr 2000 – die dem UBA übermittelt wurden einsehbar⁷.

Auf Basis der Informationen aus der UVP-Dokumentation, Informationen der Vollzugsbehörden sowie vom BMLFUW durchgeführter Evaluationsstudien⁸ wurden dem Nationalrat vom BMLFUW vier Berichte über die Vollziehung des UVP-G gem. § 43 übermittelt⁹. In diesen Berichten wird über die legislative Entwicklung auf EU- und nationaler Ebene sowie den Vollzug der UVP-Verfahren bei den Landesregierungen, dem BMVIT und dem Umweltsenat durch Darstellungen zu den UVP-Verfahren und Feststellungsverfahren nach Vorhabentypen, Behörden und Verfahrensdauern informiert.

In den Evaluationsstudien wurde auch die Qualität und Wirksamkeit der UVP untersucht, um anhand von Interviews und Fallstudien zu eruieren, ob die UVP einen Mehrwert im Vergleich zu anderen Genehmigungsverfahren bringt. Dabei zeigten sich durchaus sichtbare und nachhaltige Erfolge der UVP für den Umweltschutz und die Umweltvorsorge, erhöhte Planungssicherheit für die ProjektwerberInnen und effektive Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit.

⁷ <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/uvpdatabank/>

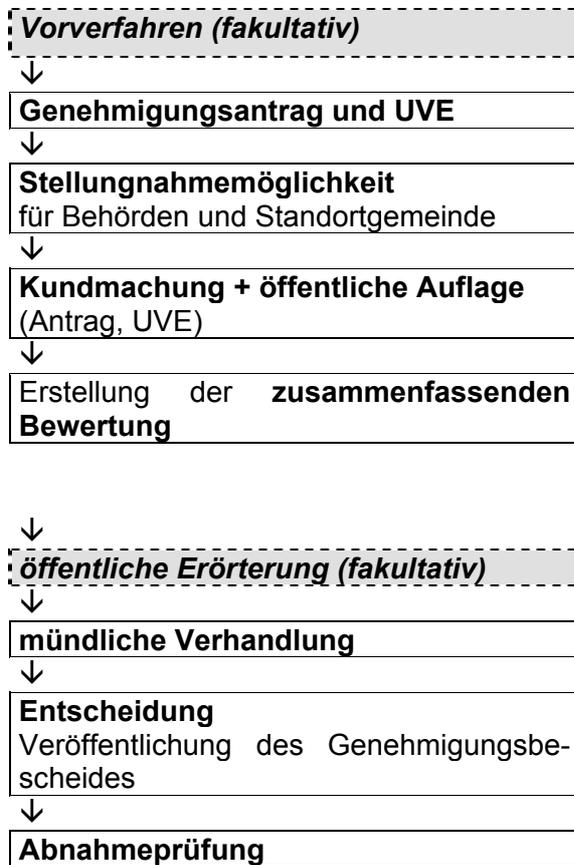
⁸ *Sommer/Bergthaler*, Evaluation der Verfahren nach dem UVP-G (2000); *Umweltbundesamt*, UVP-Evaluation (2006).

⁹ Erster UVP-Bericht III-171 BlgNR 20.GP, zweiter UVP-Bericht III-26 BlgNR 22.GP, dritter UVP-Bericht III-223 BlgNR 22. GP, vierter UVP-Bericht III-77 BlgNR 24.GP.

Ablaufschema

UVP (Spalte 1)

UVP im vereinfachten Verfahren (Spalte 2 oder 3)



UNHEIMLICH VIEL PAPIER – DIE UVP ALS PLANERISCHE HERAUSFORDERUNG

D.I. Martin Poecheim, ASFINAG Bau Management GmbH, Wien
D.I. Christian Honeger, ASFINAG Bau Management GmbH, Wien

1. DER WEG ALS ZIEL

Bundesstraßen als Verkehrsträger sind grundlegende und unabdingbare Voraussetzung für den freien Güter- und Personenverkehr sowie die Befriedigung moderner Mobilitätsbedürfnisse. Ihre Realisierung verfolgt unter anderem Ziele wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Entlastung von oft hoch belasteten Ortsdurchfahrten oder die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und stiftet wesentliche Impulse im Zeiten von Konjunkturrückgängen. Dieses öffentliche Interesse manifestiert sich nicht zuletzt dadurch, dass die Planung, der (Aus-)Bau und die Erhaltung dieser Straßenzüge in einem eigenen Gesetz, nämlich dem Bundesstraßengesetz (BStG) geregelt sind.

Die ASFINAG leistet als eines der führenden Infrastrukturunternehmen unseres Landes mit der Planung, dem (Aus-)Bau und der Erhaltung der Bundesstraßen einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Gleichzeitig bedingen Straßenbauvorhaben unvermeidbar Berührungspunkte mit Aspekten des Natur- und Umweltschutzes und stoßen auf lokale oder ideologische Widerstände. Darüber hinaus eröffnen die durchwegs hohen Investitionssummen breiten Raum für öffentliche Diskussionen. Fast definitionsgemäß kollidiert das öffentliche Interesse an der Errichtung von Infrastruktur mit Individual- und Partikularinteressen. In vielen Fällen ermöglicht erst die Abwägung dieser divergierenden Interessen durch die Behörden eine Genehmigung von Straßenbauvorhaben.

Einleitend sei darauf hingewiesen, dass die Auseinandersetzung mit Rahmenplänen und grundsätzlichen Ausbaunotwendigkeiten einzelner Verbindungen nicht Gegenstand des gegenständlichen Beitrages ist; sie wurden in zahlreichen Untersuchungen und Publikationen bereits erörtert und werden auch in Zukunft noch Gegenstand intensiver Diskussionen sein. Ebenso kann der Beitrag ob der geforderten Kürze Themen vielfach nur „anreißen“ und im Überblick darstellen.

Das eingangs skizzierte Spannungsfeld zwischen ökonomischen, technischen, ökologischen und sozialen Aspekten verlangt aktuell mehr denn je professionell vorbereitete und durchgeführte Projekte. Besonderen Stellenwert bei der Planung von Bundesstraßen nimmt dabei, in zeitlicher wie auch inhaltlicher Hinsicht, die Vorbereitung und Abwicklung des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens (UVP-Verfahren) ein.

Ein waberndes und in den folgenden Kapiteln näher zu beleuchtendes Gebräu aus hochkomplexen fachlichen Fragestellungen, breitester öffentlicher Aufmerksamkeit, hohen Kosten, unterschiedlichsten und nicht immer klaren Behördenzuständigkeiten sowie langwierigen Vorbereitungs- und Genehmigungsläufen reift unter hohem Druck zum zentralen Endprodukt einer Vorhabensplanung: dem UVP-Bescheid.

Um die Kernaussage des Beitrags gleich vorweg zu nehmen: Ja, es fällt dem Projektwerber schwer, im UVP-Verfahren eine „Chance“ für Bundesstraßenprojekte zu sehen. Alternativen? Keine!

1.1 DIE UVP FÜR BUNDESSTRASSEN – TEILKONZENTRIERTES VERFAHREN¹

Ein grundsätzlich wichtiger Baustein des UVP-G ist die so genannte „Vollkonzentration“ bei der Genehmigung von Anlagen. Die UVP-Behörde (Landesregierung) agiert als Leitbehörde für die Abwicklung aller sektoralen Genehmigungsverfahren, das Verfahren endet mit einem Bescheid, der sämtliche vom Vorhaben berührten Regelungstatbestände abschließend abdeckt (sog. "one-stop-shop – Prinzip").

Das UVP-Gesetz weist damals wie heute einen primären „Anlagenbezug“ auf. Davon abweichende (Sonder-)Regelungen zur „UVP-Pflichtigkeit“ hochrangiger Straßen- und Eisenbahnprojekte werden im eigenen 3. Abschnitt normiert. Im Gegensatz zum zweiten Abschnitt des UVP-G sieht der 3. Abschnitt kein vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei einer zuständigen Behörde, sondern mehrere, zum Teil „teilkonzentrierte“ Genehmigungsverfahren bei unterschiedlichen Behörden vor. Konkret ist die Zuständigkeitsverteilung dieses teilkonzentrierten Regimes in § 24 UVP-G auf drei Behördenebenen normiert:

- die/der bmvit ist für die Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens über alle für die Ausführung eines Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen zuständig, die ansonsten vom BMVIT oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen wären ("Ebene 1")
- der Landeshauptmann hat nach § 24 Abs 3 UVP-G ein weiteres teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem er alle übrigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen zu vollziehen hat ("Ebene 2") und
- schließlich bleibt die Zuständigkeit der Länder für die nach ihren Verwaltungsvorschriften zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen, insbesondere nach den Naturschutzgesetzen (NSchG), gem. § 24 Abs 4 UVP-G unberührt ("Ebene 3").

Die ASFINAG als Projektwerberin muss somit vor der Realisierung von UVP-pflichtigen Bundesstraßenvorhaben (zumindest) drei "Genehmigungshürden" bei (zumindest) drei verschiedenen Behörden überwinden².

2. UNHEIMLICH VIELE HERAUSFORDERUNGEN

Aus diesem System der Teilkonzentration ergeben sich regelmäßig fachliche und rechtliche Abgrenzungsschwierigkeiten und Unsicherheiten, welche eine effiziente Projektrealisierung hindern.

Das Spektrum an Herausforderungen bei der Erarbeitung von Bundesstraßenprojekten und deren Genehmigung im Rahmen des UVP-Verfahrens lässt sich, wie im Folgenden dargestellt, jedoch nicht auf verfahrensrechtliche Aspekte beschränken.

¹ Sämtliche Ausführungen beziehen sich auf das UVP-G idF BGBl. I Nr. 87/2009

² KUBIN F., Zentrale Optimierungspotenziale im UVP-Genehmigungsregime für Bundesstraßen, Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR), Ausgabe 2008/273. Verlag Manz. Wien, 2008.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit von Bundesstraßenprojekten im Rahmen der UVP ist ein vergleichsweise junges Phänomen des österreichischen Rechts. Die einschlägigen Erfahrungen der ASFINAG beginnen erst im Jahr 1997 mit der Einleitung des UVP-Verfahrens für die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen Vösendorf und Schwechat.

Im Folgenden werden unterschiedliche Aspekte dieses zentralen Genehmigungsverfahrens aus dem Blickwinkel eines Projektwerbers für Bundesstraßenvorhaben (diesbezüglich genießt die ASFINAG in Österreich „Monopolstellung“) kritisch betrachtet.

2.1 ZEITLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Die lange Dauer der projektwerberseitigen Vorbereitung und der folgenden Abwicklung des Hauptverfahrens (seit der UVP-G-Novelle 2009 auch des Änderungsverfahrens nach Bescheiderlassung) charakterisiert das UVP-Verfahren für Bundesstraßen in Österreich.

Lange und oft schwer kalkulierbare Verfahrensdauern haben massiven Einfluss auf die Gestaltung des Bauprogramms der ASFINAG und damit unmittelbar finanzielle Auswirkungen (z.B. wenn bei zu optimistischer Zeitplanung Fremdmittel am Kapitalmarkt teuer aufgenommen werden, die dann mangels Projektgenehmigung nicht eingesetzt werden können), eröffnen Gegnern von Straßenprojekten unnötig Möglichkeiten das Verfahren etwa durch Vorlage zusätzlicher Gutachten zu verzögern und wirken – im Fall der aufwendigen Änderungsverfahren nach § 24g UVP-G – innovationsfeindlich.

Die S 1 war das erste Bundesstraßenvorhaben in Österreich, das einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G unterzogen wurde (auch für das bmvit als zuständige Behörde war dieses Verfahren Neuland)³.

Die Abwicklung des Verfahrens von der Einleitung bis zur abschließenden Verordnung der Trasse dauerte rund 36 Monate (exklusive einer rund 21 monatigen Phase der Projekterarbeitung). Die Gründe für die damals lange Dauer sind aus heutiger Sicht ebenso vielfältig wie irrelevant. Irrelevant allerdings nur insofern, als man nicht ins Jahr 1997 zurückblicken muss, um Ursachen zu identifizieren. Ideologische und/oder lokale Widerstände, Finanzierungsengpässe, (verkehrs-)politische Unwegsamkeiten, hohe umweltfachliche Schutzansprüche und zersplitterte Zuständigkeiten prägen auch 14 Jahre später aktuelle UVP-Verfahren. Konnte zwischenzeitlich zumindest die Verfahrensdauer reduziert werden?

Laut Verfahrensmonitoring des Umweltbundesamtes betrug die durchschnittliche Dauer der UVP-Genehmigungsverfahren beim „bmvit (Straße)“ im Jahr 2009 35 Monate (bei sechs getroffenen Entscheidungen)⁴. Für 2010 sind auf der Webseite des UBA für die Behörde „bmvit (Straße)“ keine Zahlen publiziert. Aktuell anhängige Verfahren wie z.B. jenes für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße weisen, ungeachtet der Einstufung als „prioritäres Projekt“ im Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016 des bmvit⁵, eine Verfahrensdauer von bislang 37 Monaten auf (Stand Juli 2011).

Unzweifelhaft stellen Bundesstraßenprojekte höchste Anforderungen an Projektwerber und Behörden, jedoch werden nicht minder komplexe Großvorhaben in deutlich kürzeren

³ Die Umweltverträglichkeitsprüfung von Bundesstraßen war nach damaliger Rechtslage der Verordnungserlassung, d.h. der Festlegung der Trasse, vorgeschaltet (sog. „Verordnungs-UVP“)

⁴ http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/verfahrensmonitoring/verfahrensmonitoring2009/behoerden_2009/ (abgerufen am 16.06.2011, 14:45)

⁵ Presseinformation „Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016; Klug investieren, verantwortungsvoll sparen“ des bmvit, Seite 23, Wien, November 2010.

Zeiträumen abgeschlossen. So beträgt die durchschnittliche Dauer eines UVP-Verfahrens im Bereich „bmvit (Schiene)“ im Jahr 2009 gem. Umweltbundesamt rund 11 Monate, das UVP-Verfahren zur Bewilligung der 380-kV-Steiermarkleitung wurde nach immerhin 27 Monaten erstinstanzlich von den zuständigen UVP-Behörden zweier Länder (Steiermark und Burgenland) positiv erledigt⁶.

Man könnte nun der Projektwerberin ASFINAG als „exklusiver“ Antragstellerin für UVP-Verfahren im Bereich Bundesstraße besonderes Unvermögen unterstellen und so die lange Verfahrensdauer erklären.

Diesem Gedanken ist aus Sicht der Autoren entschieden gegenzutreten. Weder sind die Strukturen der ASFINAG überdurchschnittlich kompliziert noch deren Projektleiter zu wenig qualifiziert oder engagiert. Die Projektleiter agieren als Projektmanager, die operativen Tätigkeiten werden von externen Auftragnehmern erbracht, die ihre Leistungen ebenso bei anderen Auftraggebern wie der ÖBB oder der VERBUND-Austrian Power Grid AG erbringen (ohne die dortigen UVP-Verfahren massiv zu verzögern). Auch die Planungs- und Untersuchungsräume unterscheiden sich in ihrer Komplexität nicht maßgeblich von jenen Räumen, in denen Hochleistungsstrecken oder Starkstromwegenetze errichtet werden sollen. Anrainerwiderstände sind ähnlich ausgeprägt, politisches Interesse da wie dort vorhanden.

Auch der nun naheliegende Reflex die Schuld alleine bei den zuständigen Behörden zu suchen, muss unterdrückt werden. Zwar sind Verzögerungen im Bereich Bundesstraße aus Sicht der Autoren auch der gängigen Verwaltungspraxis (Stichwort z.B. Unzulässigkeit informeller Gespräche zwischen Behördensachverständigen und Fachbeitragerstellern des Projektwerbers) und dem teilweise sich selbst blockierenden, weil rein auf „Absicherung“ bedachten Agieren einzelner Akteure geschuldet. Dabei ist jedoch unbedingt zu beachten, dass das UVP-G einen Verfahrensrahmen setzt, der Schritte und Abläufe ebenso absichtsvoll unbestimmt offen lässt wie inhaltliche Schutzziele oder Genehmigungskriterien. Erst dies eröffnet in der Praxis Handlungsspielräume und provoziert – trotz Unterstützung durch diverse Dienstanweisungen und Regelwerke – langwierige projekt- und fachspezifische Willensentscheidungen⁷.

Nicht unerwähnt bleiben darf an dieser Stelle, dass gerade die öffentlichkeitswirksamen und kostenintensiven Vorhaben der Bundesstraßenplanung selbstverständlich politischen Willensbildungsprozessen und budgetären Restriktionen unterliegen. So werden mitunter (weniger prioritäre) Verfahren, obwohl schon zur UVP anhängig, projektwerberseitig auf „Standby“ gehalten und so Verfahrensdauern verlängert.

2.2 INHALTLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Eine Besonderheit der UVP ist, dass der einschlägige Sachverhalt nicht alleine durch Sachverständige (SV) und Behörde ermittelt, sondern vom Projektwerber aufgrund seiner UVP-spezifischen Mitwirkungs- und Auskunftspflicht (zB in Form der Umweltverträglichkeitserklärung) in großem Ausmaß „beigesteuert“ wird.

Hauptaufgabe der SV im Verfahren wäre die kritische Würdigung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) durch Verifizierung bzw. Falsifizieren der vom Projektwerber vorgelegten Informationen durch Konfrontation mit Erfahrungswissen und

⁶ Info am Draht, Ein Überblick über den Bau der 380-kV-Steiermarkleitung, VERBUND-Austrian Power Grid AG (Ausgabe Mai 2009)

⁷ Vgl. PLESCHBERGER, W., WALCHER, A. (2000): Stand und Perspektiven der Umweltverträglichkeit hochrangiger Straßenprojekte (Straßen-UVP) in Österreich. UVP-Report, 2, 68-71

durch allfällige Kontrollerhebungen, sowie die Erstellung des UVP-Gutachtens (UVGA) samt Maßnahmenvorschlägen („Überbegutachtung“).

2.2.1 Umfang der Unterlagen

Trotz (oder gerade wegen?) dieses Systems nehmen Detaillierungsgrad und damit Umfang von Unterlagen in der Wahrnehmung des Projektwerbers stetig zu. So wird ein sachkundiger Leser zum Schluss kommen, dass im Jahr 2005 eingeleitete UVP-Verfahren (wie z.B. jenes für die A 5 im Abschnitt Schrick-Poysbrunn) inhaltlich nicht mit Vorhaben zu vergleichen sind, die im Jahr 2008 eingereicht wurden (wie z.B. die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße). Sowohl der Umfang als auch der Detaillierungsgrad einzelner Nachweise und Untersuchungen haben deutlich zugenommen.

Hier wird beim Projektwerber eine methodische und inhaltliche Beweislast angehäuft, die in der Praxis kaum abzutragen ist. Expertenleistungen beträchtlichen Umfangs und Detaillierungsgrads zu komplexen aktuellen und zukünftigen Entwicklungen sind zu erbringen.

Durch die Modalitäten des Bundesvergabegesetzes und die daran geknüpfte öffentliche Ausschreibungen von sämtlicher Planungsleistungen durch die ASFINAG tritt mitunter die skurrile Situation ein, dass die SV der Behörde (die eigentlich nur eine „Überbegutachtung“ durchzuführen haben) höhere Honorare auf Stundenbasis verrechnen können als die Fachbeitragersteller des Projektwerbers.

Dessen ungeachtet stuft die UVP-Behörde im Bereich von Bundesstraßen die UVE des Projektwerbers in rechtlicher Hinsicht gegenüber dem UVGA und den dort formulierten Maßnahmenvorschlägen der Behördensachverständigen „ab“.

Die ASFINAG als Projektwerberin muss ihrer Meinung nach überschießenden Forderungen bzw. Maßnahmenvorschlägen des UVGA auf „gleicher fachlicher Ebene“ mit zusätzlichen – formell als solche betitelten - „Gutachten“ während der öffentliche Auflage des UVGA entgegentreten. Ein bloßer Verweis auf die (umfangreiche) UVE wird als nicht ausreichend erachtet um der Behörde zu erlauben, in der Beweismäßigkeit von den Vorschlägen der SV abzuweichen. Auch dieser Zugang produziert zusätzliche Unterlagen.



Abb. 1: Einreichoperat S 10 Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitt Süd)

Das System „Teilkonzentration“ beschäftigt sich dabei quasi selbst: Das Streben nach Rechtssicherheit rechtfertigt die Vorwegnahme vieler materienrechtlicher Aspekte im UVP-Verfahren (etwa die fachliche Abwicklung einer Naturverträglichkeitsprüfung), sorgt gleichzeitig aber auch dafür, dass das UVP-Verfahren mit zahlreichen Details und Nachweisen geradezu überfordert wird. Darüber hinaus wird das UVP-Verfahren oft mit technischen Details, etwa zur Kunstbautenplanung, „überladen“ obwohl das im Hinblick auf die Bestimmungen des BStG oft gar nicht unbedingt notwendig wäre⁸. Um in dieser Hinsicht

⁸ § 7. (1) BstG: Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände

eine Verbesserung zu schaffen wurde in der im Mai 2011 aktualisierten Projektierungsdienstanweisung des bmvit u.a. geregelt, dass „fachlich nicht gebotene Detaillierungen“ im Einreichprojekt zu vermeiden sind⁹.

Gemeinsames Bestreben aller Akteure muss sein, Umfang und Detaillierungsgrad auf das notwendige Maß zu reduzieren („Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“¹⁰).

2.2.2 UVP und Wirtschaftsgüter

Grundsätzlich stellen Umweltverträglichkeitsprüfungen heute für Projektwerber, nicht zuletzt Dank zahlreicher Leitfäden und vielfach standardisierter Untersuchungsmethoden, ein durchaus bewältigbares Unterfangen dar. Dem oben angesprochenen ausufernden Umfang der Projektunterlagen ist jedoch auch fachlich entgegenzutreten. Eine klare Fokussierung auf die Schutzgüter des UVP-G bei der Betrachtung des Ist-Zustandes und der Auswirkungen eines Vorhabens leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Dem UVP-Gesetz ist zu entnehmen, dass im Zuge eines UVP-Verfahrens die Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten sind, die ein Vorhaben auf die definierten Schutzgüter des UVP-G haben kann: Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume; Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter¹¹.

Dem entgegen steht die bisherige Praxis von Projektwerber und Behörde sowie auch einschlägiger Richtlinien wie der RVS 04.01.11 „Umweltuntersuchungen“¹² oder des UVE-Leitfadens des Umweltbundesamtes¹³, die im Rahmen von UVP-Verfahren auch Fragen des Schutzes wirtschaftlicher Nutzungen behandeln. Beispielhaft erwähnt seien „Fachbereiche“ wie Land- und Forstwirtschaft, Jagd oder Fischerei.

Bisher wurden vielfach die Jäger und Fischer u.a. dem Schutzgut Tiere und die Land- und Forstwirte u.a. zum Schutzgut Pflanzen zugeordnet. Demzufolge wurden wirtschaftliche Interessen der Jäger wie das Wild selbst geschützt, was zu Aussagen wie:

- „Von Luftschadstoffen, die durch den Bau zusätzlich auf die Jäger einwirken, sind maximal geringfügige Auswirkungen zu erwarten“ oder
- „Das Wild wird nicht an gewohnten Orten erwartet werden können bzw. durch die Störungen im Zuge der Bauphase öfters flüchten und sich damit dem Jäger entziehen“

führte¹⁴.

Das UVP-G kennt jedoch keine derartigen Schutzgüter, weshalb es aus fachlicher wie rechtlicher Sicht dringend geboten ist, eine Trennung der Aspekte „Wirtschaft“ und „Umwelt“ vorzunehmen, wobei erstere nur bedingt Eingang in ein UVP-Verfahren finden dürfen.

ohne Gefahr benützlich sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

⁹ Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten („Projektierungsdienstanweisung“) idF Mai 2011, Kap. 2.5.

¹⁰ § 6 Abs. 1 Z 4 UVP-G idgF

¹¹ § 1 Abs. 1 UVP-G idgF

¹² Vgl. etwa Relevanzmatrix der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen (Stand April 2008, S. 18).

¹³ Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden, überarbeitete Fassung 2008.

¹⁴ Vgl. SLADEK, B., LINDNER, B. in: Recht der Umwelt, 05/2010 (Oktober 2010), S. 42, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.

Im Hinblick auf verfahrensrechtliche sowie verfahrensökonomische Ziele ist es aus Sicht der ASFINAG jedenfalls zu begrüßen, ökonomische Auswirkungen eines Vorhabens wie die Verminderung des Ertrags eines Landwirtes oder wirtschaftliche Interessen von Jägern im Zuge von UVP-Verfahren weder zu untersuchen noch zu beurteilen. Wie Sladek und Linder schreiben, werden „*derartige Beeinträchtigungen vereinzelt aufgrund der Mindestkriterien nach § 17 Abs 1, § 24f Abs 1 UVP-G oder von Sonderbestimmungen in mitanzuwendenden Materiengesetzen zu prüfen sein. Ist auch dies nicht geboten, verbleibt den Beeinträchtigten nur der Zivilrechtsweg*“¹⁵.

Diesbezüglich ist der Projektwerber gefordert, die Einreichunterlagen so aufzubereiten, dass die Behörde in ihrer Entscheidung entsprechend differenzieren kann bzw. ist teilweise auch ein Umdenken (weil abgehen von der bisherigen Praxis) bei Fachbeitragerstellern des Projektwerbers, Sachverständigen der Behörde und der Behörde selbst unerlässlich.

2.2.3 Darf's a bisserl mehr sein?

Eine oft erlebte Situation ist jene, dass die vom Projektwerber eingereichten Unterlagen zum Nachweis und der Erklärung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens dem zuständigen Sachverständigen als (fachlich) unzureichend erscheinen. Daraus resultiert häufig ein (zeit- und kostenintensiver) Expertenstreit über Untersuchungsmethoden, Zuständigkeiten und die richtige Interpretation von Untersuchungsergebnissen.

Die Reklamation des Sachverständigen, Unterlagen seien „unzureichend“, ist in der Praxis vielfach dem Umstand geschuldet, dass der Projektwerber (pragmatisch) ein den gesetzlichen und fachlichen Vorgaben entsprechendes (aber nicht darüber hinaus gehendes) „Minimalprojekt“ einreicht und darin eine effiziente Vorgangsweise erkennt.

Getriggert wird dieses Verhalten durch die Erfahrung aus abgeschlossenen Verfahren: Häufig schlagen Sachverständige Maßnahmen vor und erlässt die Behörde auf dieser Basis Auflagen zur „Optimierung“ des Projekts. In einer Welt zahlloser Berufungen sowie sach- und rechtskundiger Bürgerinitiativen dominiert das Bestreben um Absicherung und (vermeintlicher) Verfahrenssicherheit. Damit verbunden, in der Praxis genauso oft beobachtet wie bestritten: eine gewisse „Greißlermentalität“ der handelnden Akteure.

Ob es tatsächlich notwendig ist, durch Ausdehnung von vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen zusätzliche Sicherheit zu schaffen, ist schwer zu beurteilen (der Gegenbeweis ist schwer zu erbringen). Tatsache ist jedoch, dass bisher keine UVP-Entscheidung für ein Bundesstraßenvorhaben aus fachlichen (sehr wohl aber aus formalen) Gründen von den Höchstgerichten gekippt wurde. Tatsache ist auch, dass bisher nur in Einzelfällen fachlich fundierte Gegengutachten von Verfahrensparteien eingebracht wurden (hier ist jedoch ein Wandel festzustellen). Trotzdem dominiert das Bestreben nach „Sicherheit“ und Minimierung von Verfahrensrisiken („es könnte ja sein, dass...“).

Nicht auszudenken, wo dieser Trend enden würde, sollte tatsächlich – wie unten in Kap. 2.3.2. thematisiert – eine Berufungsinstanz geschaffen werden, die im Gegensatz zu VwGH und VfGH auch als Ermittlungsbehörde tätig wird und eigene (dritte) Gutachter bestellt.

2.3 VERFAHRENSRECHTLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Die Frage der „Rechtssicherheit“ von Planungen hat aufgrund der unzähligen Normen, die heute im Rahmen der Vorhabensplanung und -prüfung beachtet werden müssen, einen zentralen Stellenwert eingenommen. Vielen Entwicklungen unter dem Feigenblatt der

¹⁵ In: Recht der Umwelt, 05/2010 (Oktober 2010), S. 45, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien.

Rechtssicherheit erweisen sich vor dem Ziel einer effizienten Projektabwicklung jedoch als hinderlich.

2.3.1 Projektänderungsverfahren nach § 24g UVP-G

Mit der Novelle 2009 wurde das UVP-G im 3. Abschnitt um die Facette eines Regimes für Projektänderungen während der Bauphase reicher¹⁶. Bereits in der Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) befürchtete die ASFINAG diesbezüglich, dass *„im Fall der Erlassung der geplanten UVP-Novelle 2009 mit einer Vielzahl von zusätzlichen (Änderungs-)Genehmigungsverfahren, einem beträchtlichen Mehraufwand bei den Behörden, Mehrkosten in der Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsphase für den Projektwerber sowie gravierenden Verfahrens- und Realisierungsverzögerungen zu rechnen“* sei.

Ein aus Sicht der ASFINAG diesbezüglich bestehender Widerspruch zum aktuellen Regierungsprogramm¹⁷ blieb bei Inkrafttreten der Novelle 2009 ebenso unberücksichtigt wie mehrfach eingebrachte konkrete Vorschläge eines aus Sicht des Projektwerbers praktikablen (weil letztendlich notwendigen) Änderungsregimes.

Änderungen von Vorhaben resultieren (vor allem in der Bauphase) aus Bemühungen des Projektwerbers, die Projektrealisierung effizienter zu gestalten, aus Sachzwängen wie z.B. der Nicht-Verfügbarkeit von Grundflächen, sowie aus Änderungen am technischen Projekt, deren Notwendigkeit erst durch die fortschreitende Detaillierung nach dem UVP-Verfahren evident wird.

Wenn das nunmehrige Änderungsregime des 3. Abschnitts des UVP-G in den Erläuterungen zur Novelle 2009 mit der Anpassung an den 2. Abschnitt begründet wird (*„nach dem Vorbild des § 18b UVP-G“*), so verkennt dies, dass der 2. und 3. Abschnitt des UVP-G strukturell völlig unterschiedlich sind: Für Verfahren nach dem 2. Abschnitt besteht – wie oben dargestellt - eine ganz wesentliche Vereinfachung durch die Konzentration aller Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung.

Für Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G (und dieser betrifft obendrein schon auf Grund ihrer Größe durchwegs hochkomplexe Vorhaben) trifft dies aufgrund der geltenden Teilkonzentration nicht zu.

Eine diesbezüglich undifferenzierte Anpassung des dritten Abschnittes an den zweiten Abschnitt des UVP-G erscheint angesichts der unterschiedlichen Verfahrensstruktur (Vollkonzentration / Teilkonzentration), der unterschiedlich komplexen Vorhabentypen und der größeren volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sonstigen Bedeutung von hochrangigen Straßenbauvorhaben unsachlich und ist aus Sicht der ASFINAG weder durch die UVP-Richtlinie noch durch innerstaatliche Rechtsvorschriften geboten¹⁸.

Nach wie vor vertritt die ASFINAG die eingangs des Kapitels dargestellte Position und sieht diese durch die bisherige Praxis in Änderungsverfahren (leider) bestätigt.

¹⁶ Vgl. § 24g UVP-G idgF

¹⁷ Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode (2008-2013), Punkt 3.1 des Kapitels „Infrastruktur – Verkehr“: „Um die Umsetzung hochrangiger Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen und die Planungsprozesse zu verkürzen, sollen die erforderlichen Genehmigungsverfahren konzentriert und damit wesentlich vereinfacht werden“.

¹⁸ Stellungnahme der ASFINAG vom 25.03.2009 zum Begutachtungsentwurf der UVP-G Novelle 2009.

So ist ein im August 2010 eingeleitetes Änderungsverfahren im Rahmen eines bereits in Bau befindlichen Bundesstraßenvorhabens im Juli 2011 (Dauer bisher: 11 Monate) nach wie vor anhängig. Dies ungeachtet der Tatsache, dass die Änderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben geringen Umfangs sind und nach den Projektunterlagen der ASFINAG mit keinen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind (Verlegung einer Gewässerschutzanlage und eines Wirtschaftsweges, Verkleinerung bzw. –größerung von bestehenden Geländemodellierungen).

Erschwerend kommt im Fall von Vorhabensänderungen hinzu, dass (selbstverständlich) auch hier das komplexe System aus Teilkonzentration und Sperrwirkung des § 24 Abs 10 UVP-G greift: Für Änderungen sind nach einer Genehmigung durch das bmvit als UVP-Behörde allfällige weitere Genehmigungen (z.B. nach Wasserrecht, Naturschutz oder Abfallwirtschaftsgesetz) getrennt einzuholen. Diese materienbehördlichen Genehmigungen dürfen jedoch aufgrund der sog. „Sperrwirkung“ des UVP-G erst erlassen werden, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung (der Änderung) beim bmvit abgeschlossen ist.

Dies alles geschieht während der laufenden Bauumsetzung. Verzögerungen und Mehrkosten aus der Umstellung des Bauablaufs sind vorprogrammiert (unabhängig von dem Umstand, dass auch die Umstellung des Bauablaufes für sich genommen einen bewilligungspflichtige Änderung darstellen kann – quasi ein verfahrensrechtliches „Perpetuum mobile“).

2.3.2 Kuckucksei Umweltsenat: Zusätzliche Berufungsinstanz im 3. Abschnitt

Mit Erkenntnis vom 30. September 2010¹⁹ hat der Verwaltungsgerichtshof (Senat 3) aus Anlass einer Beschwerde gegen einen Genehmigungsbescheid der bmvit für ein UVP-pflichtiges Eisenbahnprojekt seine Rechtsprechung betreffend das Rechtsschutzsystem bei UVP-pflichtigen Eisenbahnprojekten grundlegend geändert:

Nach dem VwGH muss es gegen den UVP-Bescheid der BMVIT das ordentliche Rechtsmittel der Berufung an den Umweltsenat geben. Damit wäre der Projektwerber von Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-G mit einer „echten“ zweiten Instanz konfrontiert. Der VwGH leitet das Erfordernis eines zweistufigen administrativen Instanzenzugs – verkürzt dargestellt - aus dem Unionsrecht ab.

Berufungen an den Umweltsenat haben grundsätzlich aufschiebende Wirkung, dh dass Projekte während des Berufungsverfahrens nicht realisiert werden dürfen ("Projektstopp"). Der Umweltsenat kontrolliert in diesen Berufungsverfahren nicht nur die Rechtskonformität der Bescheide des BMVIT, sondern wird bei Bedarf auch selbst als Ermittlungsbehörde tätig, dh er kann (ebenso wie das bmvit in erster Instanz) Gutachter bestellen und eine mündliche Verhandlung durchführen. Außerdem kann der Umweltsenat Bescheide des BMVIT inhaltlich in jede Richtung abändern. Die Auswirkung auf den Projektablauf von Bundesstraßenvorhaben wäre – im Fall der gebotenen Einrichtung einer solchen zusätzlichen Berufungsinstanz – deutlich.

Dafür, dass die oben dargestellte (in der einschlägigen Literatur vereinzelt heftig kritisierte) Rechtsmeinung des VwGH auf höchstgerichtlicher Ebene nicht unwidersprochen bleibt, hat jüngst der VfGH gesorgt: Er hat in einem am 28.06.2011 ergangenen Erkenntnis - ganz im Gegensatz zum VwGH - entschieden, dass der Umweltsenat nicht für Berufungen gegen UVP-Bescheide des/der bmvit zuständig ist und das Unionsrecht dies auch nicht gebietet. Nun bleibt abzuwarten, ob der VwGH dieser Rechtsansicht im Fall eines aktuell anhängigen Bescheidbeschwerdeverfahrens im Zusammenhang mit der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn

¹⁹ Zl. 2010/03/0051, 0055

folgt oder eine – mit erheblichen Unsicherheiten behaftete – Judikaturdivergenz zwischen den beiden Höchstgerichten eintritt²⁰.

Vor dieser VfGH-Entscheidung wurde (trotz aller artikulierten Zweifel am Erkenntnis des VwGH vom 30. September 2010) begonnen, an und über eine etwaige Alternative zum Umweltsenat zu „brüten“ (u.a. war die gesetzliche Einrichtung eines „Infrastruktursenats“ im bmvit Gegenstand der Diskussion). So begrüßenswert eine solche Alternative im Fall der tatsächlichen Notwendigkeit der Einrichtung einer zusätzlichen Berufungsinstanz wäre, so befremdend wirkt dieses „Kuckucksei“ aus Sicht des Projektwerbers, wenn sich herausstellen sollte, dass doch keine unionsrechtliche Pflicht besteht, eine zusätzliche Instanz einzurichten.

Die Entscheidung über die gesetzliche Einrichtung einer zusätzlichen Berufungsinstanz für Vorhaben des 3. Abschnitts wurde vorerst auf Herbst 2011 vertagt. Es ist zu Hoffen, dass die Diskussion darüber nach dem o.a. Erkenntnis des VfGH nicht mehr weiter geführt werden muss. Mehr denn je ist jedoch Zuversicht angesagt, dass die Einrichtung einer zusätzlichen Berufungsinstanz vor dem oben dargestellten Hintergrund doch nicht notwendig ist.

Zusammenfassend ist aus Sicht des Projektwerbers festzuhalten, dass eine solche zusätzliche Berufungsinstanz für Vorhaben des 3. Abschnitts massive Zeitverzögerungen bei der Projektabwicklung verursachen würde und wohl als „falsch verstandener“ Rechtsschutz zu Lasten effizienter Projektentwicklung gewertet werden muss. Wer durch das Kuckucksei mitunter aus dem Nest gedrängt wird sind Anrainer von stark belasteten Ortsdurchfahrten und das öffentliche Interesse an der Errichtung hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen (Verkehrssicherheit, positive volkswirtschaftliche Effekte, Standortaufwertungen etc.).

2.4 PARTIZIPATIVE HERAUSFORDERUNGEN

Wie die Auseinandersetzung in Deutschland um „Stuttgart 21“ zeigt, hat der öffentliche Diskurs deutliche Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Realisierung von Infrastruktur-Großprojekten. Wir haben es heute nicht nur mit einer veränderten Erwartungshaltung der Bevölkerung zu tun, wie Entscheidungen bei solchen Vorhaben abzulaufen haben, sondern auch mit einem veränderten Demokratieverständnis ganz allgemein.

Dem kritischen Beobachter zeigt sich ein Trend von der repräsentativen zur direkten Demokratie: Politische Sachentscheidungen sollen durch das Volk selbst und nicht ausschließlich durch gewählte Volksvertreter getroffen werden. Im Hinblick auf die Umsetzung von Großprojekten und die Abwicklung von UVP-Verfahren stellt dies eine nicht unkritische Entwicklung dar. Nur schwer ist es etwa Teilnehmern einer mündlichen UVP-Verhandlung klarzumachen, dass nur zu subjektiver Betroffenheit gesprochen werden darf (sofern man nicht ohnehin bereits präkludiert ist).

Parteien des Verfahrens, sonstige Interessierte und Betroffene lassen sich in den seltensten Fällen rollenmäßig auf die Wahrnehmung der subjektiven Richtigkeitskontrolle reduzieren. Vorgebracht werden auch soziopolitische bzw. umweltpolitische Themen, Ängste und zum Teil tiefsitzende Ideologien. Die rechtliche oder fachliche Seite einer UVP wird von der Kommunikation überlagert, manchmal sogar an Bedeutung überholt²¹. Zur Bewältigung dieses Dilemmas im Verfahren tritt oftmals einer alleine an: Der Projektwerber.

Um Projekte zu legitimieren, müssen Projektwerber hochrangiger Infrastrukturen daher in Zukunft noch glaubwürdiger deren Notwendigkeit für das Allgemeinwohl darstellen und

²⁰ Zl. B 254/11-18 vom 28.06.2011

²¹ Vgl. PLESCHBERGER, W., WALCHER, A. (2000): Stand und Perspektiven der Umweltverträglichkeit hochrangiger Straßenprojekte (Straßen-UVP) in Österreich. UVP-Report, 2, 68-71

fachliche Argumente im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung in frühen Projektphasen noch transparenter und „griffiger“ machen. Sind diese „Hausaufgaben“ gemacht, müssen Koalitionen gebildet werden: Alle an der Umsetzung eines Vorhabens interessierten Kräfte müssen lernen, an einem Strang zu ziehen und auch gesetzlich zulässige Maßnahmen vor dem Hintergrund des großen öffentlichen Interesses, zwangsläufig auch gegen Partikularinteressen, mitzutragen. Andernfalls werden Großprojekte künftig kaum mehr in vertretbaren Zeit- und Kostenrahmen umsetzbar sein.

3. CONCLUSIO

Bezugnehmend auf den Titel der Veranstaltung „UVP – Chance oder Fessel für Projekte?“ fällt es aus Sicht des Projektwerbers zusammenfassend schwer, für Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-G die Chance zu erkennen.

Die Vollkonzentration von Verfahren und Entscheidung im 2. Abschnitt des UVP-G gewährleistet neben (vergleichsweise) kurzen Verfahrensdauern und der Rechtssicherheit für den Projektwerber auch die fachlich eigentlich ex lege gebotene „umfassende und zusammenfassende Gesamtschau“²² von Auswirkungen eines Vorhabens.

Der 3. Abschnitt kennt lediglich eine Teilkonzentration. Ein Mangel, der ex lege unter anderem durch das oben dargestellte System aus Sperrwirkung²³ (materienrechtliche Bewilligungen dürfen erst nach der UVP des bmvit erlassen werden) und Koordinierungsverpflichtung des bmvit²⁴ (bmvit hat die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren) bewältigt werden soll.

In der Praxis ist es oftmals auch der Projektwerber, der bei dispersen Behördenmeinungen zu vermitteln versucht. Was jedoch tun, wenn sich die Materienbehörde weigert, die vom Sachverständigen des bmvit im Umweltverträglichkeitsgutachten als unerlässliche Maßnahme vorgeschlagene (und sehr teure) Querungshilfe als Auflage vorzuschreiben und statt dessen vom Projektwerber eine Berücksichtigung in dessen Einreichoperat fordert (ungeachtet der Tatsache, dass die Notwendigkeit vom Projektwerber bestritten wird)? Was tun, wenn eine Materienbehörde eine Bewilligung nicht erteilt – trotz abgeschlossener UVP? Was tun, wenn UVP-Verfahren auch nach 37 Monaten immer noch nicht abgeschlossen sind, obwohl die Umsetzung des Vorhabens von Dritten massiv gefordert wird? Was tun wenn Projektänderungen nach mehr als 10 Monaten Verfahrensdauer ungeachtet großer Probleme in der Bauabwicklung nicht umgesetzt werden können?

Inhalt des gegenständlichen Beitrags ist weder der Versuch von kreativen Vorschlägen zur Verbesserung der Situation (dazu wurde bereits viel publiziert), noch der Versuch einer Schuldzuweisung an einen der handelnden Akteure. Engagement wie auch Verbesserungspotential sind bei allen Beteiligten zu attestieren. Der Beitrag ist (Selbst-)Erkenntnis. Angesichts vieler versandeter Bemühungen Verfahren effizienter abzuwickeln, bleibt (als erster Schritt in Richtung einer Verbesserung?) die neutrale und verschuldensunabhängige Feststellung: Das UVP-Verfahren für Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-G ist in seiner derzeitigen Form aus Sicht der Autoren schlicht eine Fessel für Projekte.

²² Vgl. § 12 Abs 5 Z 1 UVP-G idgF

²³ Vgl. § 24 Abs 10 UVP-G idgF

²⁴ Vgl. § 24f Abs 7 UVP-G idgF

UVP-GENEHMIGUNG SEMMERING BASISTUNNEL NEU DIE QUALEN DES SISYPHOS

Sisyphos wurde von den Göttern verurteilt,
einen Felsblock auf den Berg zu wälzen.

Dipl.-Ing. Ernst Mattanovich, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

1. GEGENSTAND

Das Projekt *Semmering-Basistunnel* besitzt eine weit in die Vergangenheit reichende wechselvolle Geschichte als österreichisches Großprojekt. Ausgehend von einer Vision eines Basistunnels aus dem Jahr 1842 – also noch vor dem Bau des Scheiteltunnels durch Carl Ritter von Ghega (1848-54) – bis hin zur Einleitung des Trassenverordnungs-Verfahrens für einen Basistunnel im Sinne des österreichischen Hochleistungsstreckengesetzes (HL-G) im Jahre 1990, gab es eine Reihe von Planungsüberlegungen. Nach der Rückziehung des Einreichprojektes *Semmering-Basistunnel* erfolgte im März 2005 ein Ministerratsbeschluss als Startpunkt für die Planungsüberlegungen des aktuellen Vorhabens *Semmering-Basistunnel neu*.

Das aktuelle Großprojekt hatte alle Schritte der Genehmigungsplanung nach den geltenden Genehmigungsverfahren – so auch das UVP-Verfahren – zu durchlaufen. Es kann derart als Musterbeispiel für die Analyse und kritische Beurteilung dieser Verfahren dienen.

2. VORHABENS BESCHREIBUNG

Das **Gesamtvorhaben Semmering-Basistunnel neu** verbindet die Bahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag mit einem ca. 27,3 km langen Tunnel (vgl. *Abbildung 1*). Der Tunnel ist als Flachbahn konzipiert, wobei die maximale Längsneigung 8,4 ‰ beträgt; diese ist im Sinne einer für den gesamten Achsenverlauf der Südbahn gültigen Maximalsteigung mit der Koralmbahn abgestimmt. Im Tunnel sind Höchstgeschwindigkeiten von 230 km/h möglich. Der zweiröhrige Tunnel wird mit Mischverkehr (Personen- und Güterzüge) betrieben. [1]

Der *Semmering-Basistunnel neu* weist eine Gesamtprojektlänge von 30,7 km auf und besteht neben dem „Kernstück“ Tunnel auch aus Freistreckenabschnitten in Gloggnitz und Mürzzuschlag.

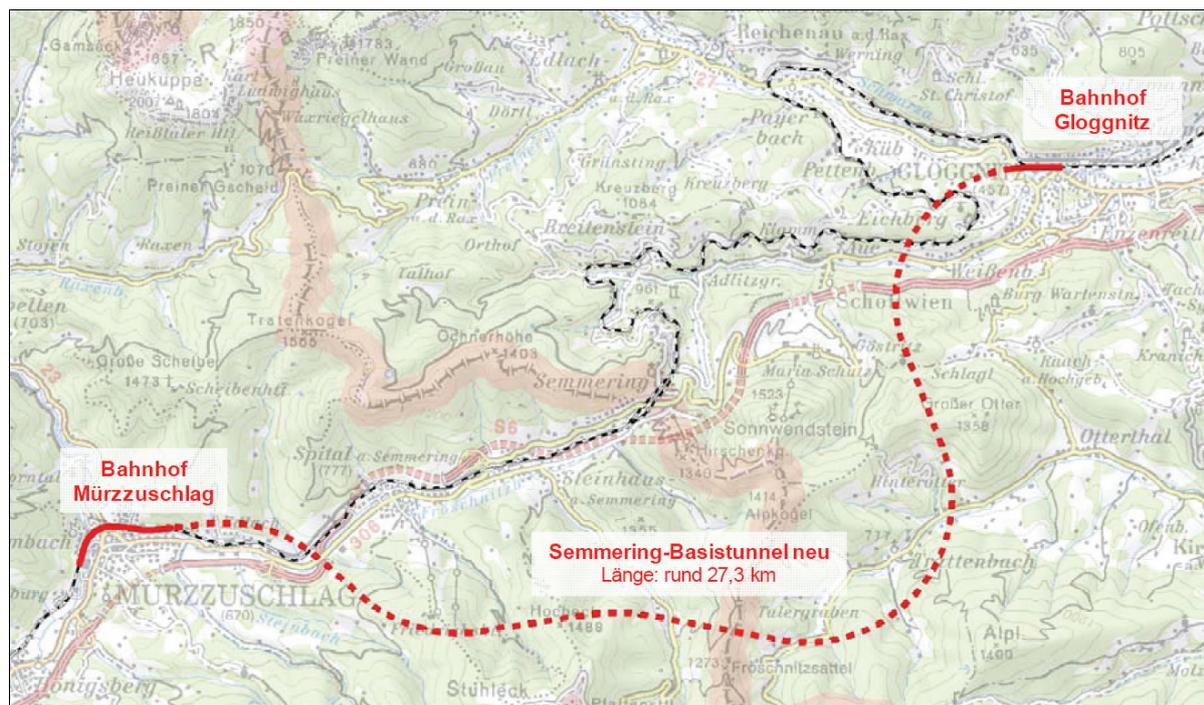


Abbildung 1: Übersichtsdarstellung Vorhaben Semmering-Basistunnel neu (Kartengrundlage: ÖK 200 - BEV Wien)

Neben dem eigentlichen Tunnelbauwerk umfasst das Bauvorhaben eine große Zahl weiterer für die Bahnentwicklung erforderlicher bzw. umzubauender Infrastruktureinrichtungen:

- ❑ Adaptierung des Bahnhofs Gloggnitz,
- ❑ Umbau Bahnhof Mürzzuschlag inkl. Adaptierung der Bestandsstrecke,
- ❑ Unterwerke in Gloggnitz und Langenwang mit 110 kV-Bahnstromzuleitungen,
- ❑ Betriebsgebäude sowie Portal- und Rettungsplätze an den Tunnelportalen in Gloggnitz und Mürzzuschlag,
- ❑ Flussbauliche Maßnahmen an der Schwarza bei Gloggnitz, inkl. Errichtung eines Ersatzretentionsraums bei Mühlhof sowie
- ❑ Ersatzwasserversorgungen für Spital / Semmering sowie für Otterthal und Raach / Hochgebirge.

Für die **Errichtung des Vorhabens Semmering-Basistunnel neu** wurde ein aufgrund wirtschaftlicher wie zeitlicher Überlegungen optimiertes, vorläufiges Vortriebskonzept erstellt. Dieses sieht einen Tunnelvortrieb von vier Vortriebspunkten vor: ausgehend vom Portal Gloggnitz und auch von den Zwischenangriffen Göstritz, Fröschnitz und Grautschenhof.

Der unmittelbar an das Portal Mürzzuschlag angrenzende Tunnelabschnitt wird in offener Bauweise errichtet. Der Belüftung in der Bauphase dienen Baulüftungsschächte bei Sommerau und im Trattenbachgraben. Der bestehende Pilotstollen des alten Bahnprojektes im Bereich Mürzzuschlag wird als Bauhilfsmaßnahme verwendet.

Das Tunnelausbruchsmaterial wird zu einem großen Teil in der geplanten Deponie Longsgraben, einem Seitengraben des Fröschnitzgrabens, abgelagert bzw. von Gloggnitz aus per Bahn abtransportiert. Um Auswirkungen der Materialtransporte auf Siedlungsgebiete zu minimieren, wurden eine zusätzliche Halbinschlussstelle an der S 6 (Dürrgraben) sowie Baustraßen (Steinhaus, Longsgraben) vorgesehen.

3. PROJEKTBEGRÜNDUNG

Die Semmering Bergstrecke weist für einen qualitativ hochstehenden Personen- und Güterverkehr sehr ungünstige Trassierungsparameter auf. Steigungen bis zu 25 ‰, enge Kurvenradien von 190 m und geringe Lichtraumhöhen in den Tunnelpassagen wirken nachteilig auf Fahrzeit und maximale Zughakenlast. Zudem wird die Strecke stark beansprucht und erfordert hohen Instandhaltungsaufwand. Die Verbesserung dieser Umstände war das zentrale Motiv der Projektentwicklung; die verkehrswirtschaftliche Absicht der Vorhabensrealisierung greift jedoch wesentlich weiter:

Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der *Semmering-Basistunnel neu* ist innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) als ein Teil der Baltisch-Adriatischen Achse (BAA) ausgewiesen, die auf der Verbindung Danzig – Bologna verläuft (vgl. *Abbildung 2*). Das konkrete Projekt ist derart als Teil einer internationalen Verkehrsachse zu verstehen. [2]

Der Bau des *Semmering-Basistunnel neu* ist im aktuell laufenden großen Modernisierungsprozess der Südbahn zusammen mit dem Hauptbahnhof Wien und der Koralmbahn ein wesentlicher Puzzlestein zur standortpolitischen Aufwertung des verkehrsgeografisch benachteiligten Südostens und Südens Österreichs. [3] Das Projekt finalisiert die moderne Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren Wien, Graz und dem Kärntner Zentralraum. Derart ist der *Semmering-Basistunnel neu* auch ein innerösterreichisch begründetes Projekt, das aus den verkehrs- und regionalpolitischen Zielsetzungen des Bundes, der Länder Niederösterreich und der Steiermark sowie weiterer betroffener Regionen abgeleitet und argumentiert werden kann.

Mit seinem Engagement bei Bahn-Großprojekten (Hauptbahnhof Wien, Koralmbahn, Semmering-Basistunnel neu) leistet Österreich nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der innerösterreichischen Bahninfrastruktur, sondern trägt gleichzeitig wesentlich zur Verbesserung gesamteuropäischer Verkehrswege bei.

Die Umsetzung der gen. österreichischen Großprojekte stellt letztlich die Beseitigung der zentralen, aktuellen Engpässe im Verlauf der Schieneninfrastruktur entlang der BAA sicher. Eine für Österreich erhebliche Kraftanstrengung zur Überwindung der Alpen als naturgegebene topographische Grenze innerhalb Europas.

Verkehrsentwicklung am Semmering

Hinsichtlich der bisherigen Verkehrsentwicklung am Semmering zeigt sich, dass der alpenquerende Güterverkehr seit 1994 zu einem deutlich größeren Anteil über die Schiene als über die Straße abgewickelt wird, was u. a. mit Schwächen in der Straßenverbindung zu begründen ist. Allerdings weist auch die Bahnverbindung über den Semmering erhebliche Schwächen auf, was u. a. mit Kapazitätsbeschränkungen – bedingt durch die Streckenführung (Radien, Steigung) sowie Lichtraumprofile der Tunnelabschnitte, etc. – verbunden ist.

Die Verkehrsprognose, die im Rahmen der „Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projektes *Semmering-Basistunnel neu*“ [5] auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025+ des BMVIT [6] [7] erstellt wurde, prognostiziert sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr für die Jahre 2025 und 2055 deutliche Zuwächse über den Semmering. Hierbei fallen die Zuwächse bei Umsetzung des *Semmering-Basistunnels neu* höher aus, als ohne dessen Umsetzung. Daraus ergibt sich auch ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.



Abbildung 2: Bestehende TEN-Achse 23 und geplante Verlängerung der TEN-Achse 23 (Baltisch-Adriatische Achse) (Quelle: [4], eigene Ergänzung)

Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens

Die Umsetzung des Infrastrukturprojektes *Semmering-Basistunnel neu* verfolgt in erster Linie das Ziel, die an der Semmering Bergstrecke auftretenden Engpässe zu beseitigen und umfangreiche eisenbahnbetriebliche Optimierungen zu erzielen. Die Netzwirkung des Vorhabens ergibt sich durch eine markante Reisezeitverkürzung in der Relation Wien - Graz um ca. 30 min und die Erhöhung der max. Güterzugtonnage von derzeit 800 t auf 1.600 t pro Zug. Der Wegfall des aufwendigen Vorspann- und Nachschiebebetriebs (derzeit mehrere Lokomotiven pro Zug notwendig) und Entlastung der als UNESCO-Weltkulturerbe [8] deklarierten Bergstrecke sind hier ebenso zu nennen.

Neben der eisenbahnbetrieblichen Optimierung bewirkt die Umsetzung des Vorhabens als Bestandteil der neuen Südbahn erhebliche Erreichbarkeitsverbesserungen, insbesondere für

das Mürztal, das untere Murtal, zentrale Teile Niederösterreichs und Wien sowie das Nord- und Mittelburgenland, sowie eine Erhöhung der erreichten Bevölkerung und damit des Fahrgastpotenzials entlang der Südbahn. Zudem können vor allem in Niederösterreich und der Steiermark spürbare Wertschöpfungseffekte erzielt werden sowie regionale Beschäftigungseffekte, insbesondere in Mürzzuschlag. Entlang der Verkehrsachsen Wien – Klagenfurt und Wien – Salzburg sind zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten.

Mit der Verbesserung der Erreichbarkeiten können neue Marktpotenziale erschlossen werden. Diese ergeben sich nicht nur innerhalb von Österreich; entlang der Baltisch-Adriatischen Achse sind zwischen Danzig und Bologna rund 40 Mio. Einwohner einbezogen (vgl. *Abbildung 3*). Die aktuelle Revision zur Entwicklung eines zeitgerechten TEN soll innerhalb dieses Einzugsbereichs entsprechende Erreichbarkeitsverbesserungen erwirken.

Die hier kurz dargelegte Projektbegründung wurde im Zuge der fachlichen Aufbereitung des Vorhabens zum inhaltlichen Teil des Projektantrages an die oberste Eisenbahn- bzw. UVP-Behörde gemacht. Es sollte damit eine profunde Rechtfertigung des Projektes der Behörde dargelegt werden können. Eine – speziell bei mit öffentlichen Mitteln errichteten Projekten – sachlich nahe liegende und rechtlich geforderte Voraussetzung.

Die Notwendigkeit einer Darlegung des öffentlichen Interesses an einem Infrastrukturvorhaben ist aus mehreren Rechtsmaterien (EisbG, UVP-G, SP-V-G) begründet; zentraler Prüfgegenstand ist hierbei – in zusammengefasster Form – die Dokumentation eines Vorteils für die Öffentlichkeit an dem Infrastrukturvorhaben, der größer ist als erwartbare Nachteile (Interessensabwägung).

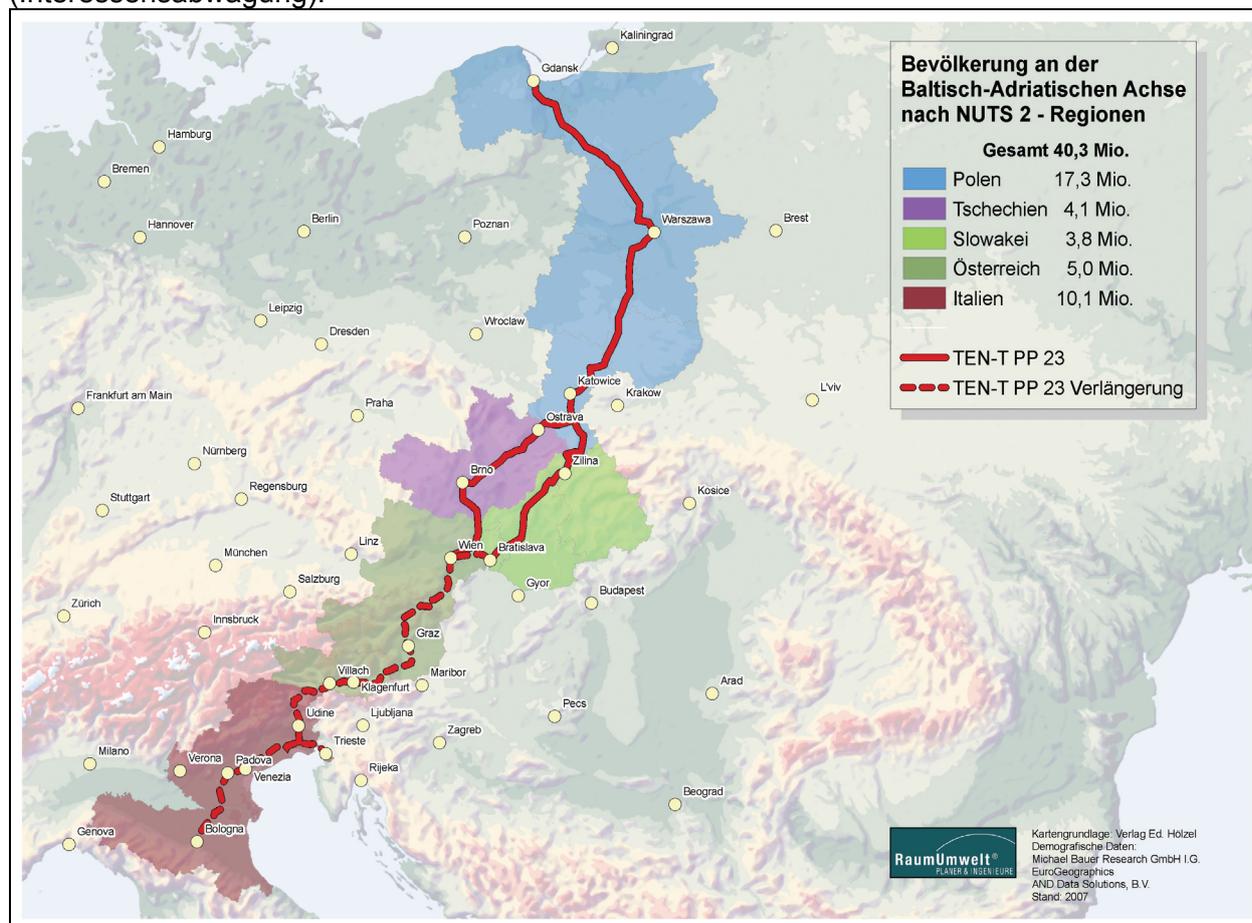


Abbildung 3: Bevölkerung entlang der Baltisch-Adriatischen Achse

Aufgrund der erwartbaren Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sind positive Wirkungen des Vorhabens die die Gesellschaft und die Umwelt zu erwarten. Dies betrifft zum einen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund der Verlagerung des Verkehrs auf den sichereren Verkehrsträger Schiene sowie zum anderen eine Verringerung der Belastungen durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe).

4. PLANUNGSABLAUF

4.1 VORHABENSENTWICKLUNG

Im Jahr 2005 starteten die Planungsarbeiten für den *Semmering-Basistunnel neu*. Ziele und Rahmenbedingungen für die Planungsarbeiten wurden im Ministerratsbeschluss vom 30. März 2005 definiert und in einem Entschließungsantrag des Nationalrates zur „Sicherstellung der Realisierung des Semmering-Basistunnels“ finanziell und inhaltlich abgesichert.

Ausgehend vom politischen Entschluss für die Planung des *Semmering-Basistunnel neu* musste zuerst in aufwändigen Verfahren eine optimale Trasse und geeignete Anknüpfungspunkte (Bahnhöfe) an die Bestandstrecke der Südbahn gefunden werden (vgl. *Abbildung 4*).

1. Schritt: Entwurf von Trassen- und Bahnhofvarianten



- Entwicklung Trassen- und Bahnhofvarianten
- Einbringen/ Bearbeiten von Vorschlägen

2. Schritt: Trassen- und Bahnhofauswahl



- Kriterienkatalog, Kriteriengewichtung
- Beurteilung der Trassenvarianten
- Festlegung der Auswahltrasse

3. Schritt: Maßnahmenplanung



- Entwicklung von Begleitmaßnahmen an der Auswahltrasse
- Einbringen/ Einarbeiten von Vorschlägen
- Ausarbeitung der UVE

Abbildung 4: Schematische Darstellung von übergeordneten Planungsschritten

Zu Beginn des Bahnhofs- und Trassenauswahlverfahrens wurden unter den gegebenen Rahmenbedingungen Trassenverläufe und Bahnhofsstandorte entwickelt, aus deren Kombination insgesamt 13 Varianten ermittelt wurden. Zur Beurteilung der Trassenvarianten wurde in den Fachbereichen „Verkehr und Technik“, „Raum und Umwelt“ sowie „Kosten und Risiken“ ein mehrstufiges Zielsystem erstellt. In diesem sind für jeden Fachbereich auf

verschiedenen Ebenen Ziele abgebildet und Beurteilungskriterien und Indikatoren dargelegt, mit Hilfe derer der jeweilige Zielerfüllungsgrad ermittelt wurde.

Die Bewertung erfolgte nicht nur durch formalisierte Verfahren, sondern auch durch Einbeziehung von Projektbeteiligten und Betroffenen (Planer, Betreiber, Standortgemeinden, Interessensgruppen etc.) in den Planungsprozess. Als Ergebnis des Bahnhofs- und Trassenauswahlverfahrens wurde die Variante „Pfaffensattel“ als Grundlage für die weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte empfohlen.

In weiterer Folge wurde die ausgewählte Trassenvariante in mehreren Schritten optimiert, u. a. wurde die Linienführung im Tunnel aufgrund der Ergebnisse der Erkundungsbohrungen angepasst. Ebenso wurde die maximale Längsneigung sowie die Nivellette einer detaillierten Prüfung unterzogen.

Vor der Festlegung weiterer Vorhabensteile, wie der Unterwerke und der Bahnstromleitungen, der Zwischenangriffe, der Deponie für Tunnelausbruchsmaterial sowie der Abwicklung des Materialabtransports wurden umfassende Standort- und Variantenuntersuchungen durchgeführt. Mit diesen planerischen Bemühungen sollte – in Bezug auf die Prüfverfahren bei der UVP-Behörde (BMVIT) ein Nachweis für die optimale Trassenwahl geleistet werden können.

4.2 GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Für den *Semmering-Basistunnel neu* ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Da das Vorhaben als Eisenbahn-Hochleistungsstrecke dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) zuzuordnen ist, handelt es sich dabei um eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** und ein **teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**:

- Im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) werden die Umweltverträglichkeitsprüfung (inkl. Trassengenehmigungsverfahren), das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren (einschließlich Belange des Wasserrechts und ArbeitnehmerInnenschutzes sowie des Abfallwirtschaftskonzeptes) sowie das forstrechtliche Rodungsverfahren abgehandelt.
- In den teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren bei den Landeshauptmännern von Niederösterreich und der Steiermark werden die Verfahren gemäß Wasserrechtsgesetz, Denkmalschutzgesetz, Luftfahrtgesetz und – in der Steiermark – Abfallwirtschaftsgesetz abgehandelt.
- Verfahren nach den Verwaltungsvorschriften der Länder Niederösterreich und Steiermark betreffen die jeweils erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Die Prüfung des UVP-pflichtigen Tunnelbauvorhabens hatte – wie dieser Aufzählung zeigt – im Hinblick auf die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 aber auch unter Anwendung der in den betroffenen Materiengesetzen enthaltenen Genehmigungsvoraussetzungen zu erfolgen. Der Bescheid der UVP-Behörde resultierte (im gegenständlichen Falle) in der Erstellung des umfassenden Umweltverträglichkeitsgutachtens (UVG), welches eine integrale Bewertung des Vorhabens vorzunehmen hatte.

Die Bewertung der möglichen Auswirkungen von Bau und Betrieb des *Semmering-Basistunnel neu* auf die Umwelt erfolgte im Einzelnen durch vom BMVIT als UVP-Behörde bestellte Sachverständige. Die Arbeit der Sachverständigen basierte auf der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) der Konsenswerberin (ÖBB), den bei der Behörde eingelangten Stellungnahmen sowie auch sonstiger der Behörde vorliegenden Gutachten.

In Entsprechung neuer Festlegungen des Eisenbahnrechts (vgl. EisebG §31a) erfolgte – neben der üblichen behördlichen Prüfung des eisenbahnrechtlichen Einreichoperats durch behördlich bestellte Sachverständige – weiters eine Prüfung des Vorhabens hinsichtlich der Entsprechung nach dem Stand der Technik durch Privatgutachter der Konsenswerberin.

5. VERFAHRENSRECHTLICHE KONFLIKTE

5.1 VERFAHRENSKOMPLEXITÄT – KONZENTRIERTES KONTRA EINZELVERFAHREN

Der bisherige Ablauf der Planungen und Verfahren hat gezeigt, dass es sich beim *Semmering-Basistunnel neu* um ein sowohl fachlich, als auch verfahrensrechtlich kompliziertes Vorhaben handelt. Das führte dazu, dass zum einen ein großes Bearbeiterteam unterschiedlicher Fachdisziplinen zu koordinieren ist/war, zum anderen die Situation auf Behördenseite durch die Betroffenheit einer Vielzahl an Rechtsmaterien ebenso komplex ist/war.

Im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren wurden verschiedene Materienrechte zusammengeführt, was im Sinne einer rechtlich geforderten integrativen Betrachtung grundsätzlich ein sinnvoller Ansatz ist. Aufgrund der stufenweise Abhandlung des Verfahrens kam es jedoch teilweise zu unklaren Schnittstellen zwischen Bundes- bzw. Landeskompetenzen (z. B. im Wasserrecht) und Mehrfachbearbeitungen durch Behörden und Sachverständige.

Eine straffere Abwicklung des Verfahrens ist die aktuelle Forderung. Aus meiner Sicht kann dies nur über mehr Konzentration erlangt werden. Diese aus fachlicher Sicht gut begründbare Forderung steht Teilinteressen und kompetenzrechtlichen Intentionen der Länder zu wider. Eine Optimierung der UVP-Verfahren im Sinne der Verwaltungsreform wird aber dennoch nicht ausbleiben können.

5.2 DETAILLIERUNGSGRAD DER PRÜFUNG

Ein weiterer Aspekt betrifft bei großen Bauvorhaben den Detaillierungsgrad der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit. Die Frage, wie detailliert ein Projekt ausgearbeitet werden muss, dass etwaige Umweltauswirkungen prüfbar sind, ist damit eröffnet.

Die praktische Projektarbeit belegt, dass häufig ein hoher Detaillierungsgrad zur Beurteilung der ex lege zu analysierenden Wirkungen hinsichtlich

- Emissionen* von Schadstoffen nach dem Stand der Technik und deren Begrenzung,
- Immissionsbelastung* und deren Vermeidung bzw. Minimierung,
- Abfälle* und deren geordnete Vermeidung bzw. Verbringung

notwendig ist. Aus Sicht der planenden Ingenieurbüros wird im Sinne einer möglichst sicheren Beurteilungsbasis nicht selten die Bearbeitungstiefe immer weiter vorangetrieben. Beispielsweise wurde beim *Semmering-Basistunnel neu* mit einem immens hohem Aufwand versucht, den möglichen Zusammenhang zwischen Beeinträchtigungen des Bergwassers und Wirkungen auf das Quellwasser zu prognostizieren.

Zu wenig, so meine ich, wird Wert gelegt auf den möglichst frühen Einsatz von Grobverfahren und Indikatormethoden. Der Mut zur plausiblen Aussage anhand weniger Stellvertreter-Indikatoren sollte in vielen Fachdisziplinen geschärft werden.

5.3 ÖFFENTLICHE UND PRIVATE INTERESSEN

Es ist in jedem Verfahren gem. UVP-G 2000 eine mündlichen Verhandlung durchzuführen, in welcher das Vorhaben unter Berücksichtigung aller anzuwendenden Verwaltungsvorschriften besprochen wird und die Parteien ihre Interessen vertreten können. Ein Charaktermerkmal des UVP-Verfahrens tritt hierbei klar zu Tage: es ist integrative Prüfung und (teil-)konzentrierte Genehmigung aller Materienrechte in einem Schritt vorzunehmen; diese Materienrechte haben (u. a.) auch die Prüfung subjektiv, individueller Interessen zum Inhalt.

Die UVP darf und kann sich jedoch nicht auf die Prüfung der Verletzung alleine subjektiver oder öffentlicher Rechte im Rahmen der anzuwendenden Verwaltungsvorschriften beschränken. Gerade bzgl. Parteilstellung der Nachbarn (§ 19 Abs. 1 UVP-G) sieht der Gesetzgeber vor, dass diese die Verletzung ihrer individuellen Interessen im UVP-Verfahren geltend machen können. § 17 Abs. 2 und § 24f Abs. 2 des UVP-G sehen als Genehmigungsvoraussetzung vor, dass Immissionen zu vermeiden sind, die „*das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden*“ oder „*zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen.*“ Aus diesem Titel ist die zwingende Prüfung der Verletzung dinglicher Rechte und damit individueller Interessen der Nachbarn im Rahmen des UVP-Verfahrens essentiell.

Auch im Hinblick auf die erforderliche Abwägung des öffentlichen Interesses an der Errichtung des Vorhabens gegenüber Einwendungen, welche die Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben (vgl. § 7a Abs. 4 BStG 1971), muss die Abwägung über Interessensabwägungen zu öffentlichen Plänen und Konzepten bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung – auch für den Konsenswerber – von zentralem Interesse sein. Zumindest nach folgenden Rechtsmaterien ist eine solche Abwägung darzulegen:

- Werden durch das Bauvorhaben von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen (§ 31f Abs. 2 EisbG) oder subjektiv öffentliche Rechte (§ 31f Abs. 3 EisbG) verletzt, so ist ein Bauvorhaben nur dann genehmigungsfähig, wenn der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil ist.
- Das in § 40b EisbG verankerte Einlösungsrecht sieht die Darlegung der Erfordernis aus öffentlichen Verkehrsinteressen vor.
- § 6 Abs. 1 Z. 8 UVP-G 2000 sieht einen Verweis auf durchgeführte Strategische Umweltprüfungen vor. Dort erfolgt, wie etwa von § 5 Abs. 4 SP-V-G gefordert, ein ausführlicher Nachweis der Berücksichtigung dezidiert genannter öffentlicher Interessen.

Die Darlegung des (öffentlichen) Interesses an der Realisierung des Vorhabens war ein *conditio*, die beim Vorhaben *Semmering-Basistunnel neu* zum prägenden Element für die Vorhabensaufbereitung zur Abwicklung des Genehmigungsprozesses gemacht wurde. Ich erachte es aus Sicht einer modernen Planungskultur für wichtig, wenn bei Großprojekten im Zuge der Genehmigungsverfahren die Bedarfsfrage (also die fundamentale Frage nach Sinn und Zweck eines Vorhabens) profund abgeklärt wird. Nur damit kann Bedenken einzelner Bürger oder Bürgergruppen entgegen getreten werden. Genau hier liegt die Verantwortung der Ingenieure und Planer für das „Gesamte“, die über das einzelne Gewerk hinausgeht.

5.4 GEGENSTAND DER PRÜFUNG – SEMANTISCHER DISKURS

Die fachliche Beurteilung erwartbarer Auswirkungen des Tunnelprojektes auf die Umwelt wurde beim Verfahren zum *Semmering-Basistunnel neu* konkret von einundzwanzig behördlich bestellten Sachverständigen in zwölf verschiedensten Fachbereichen ausgeführt. Dieser Prüfprozess hatte sich an die verschiedenen Genehmigungstatbestände der relevanten Rechtsmaterien zu richten, ist aber auch einer gesellschaftspolitischen Diskussion des Begriffs „Umwelt“ unterworfen.

Das Wort war ursprünglich eine seit 1800 belegte Lehnübersetzung aus dem Dänischen *omverden* mit der Bedeutung „umgebendes Land, umgebende Welt“ [9]. Maßgeblich für die inhaltliche Erhellung „Umgebung eines Lebewesens, die auf dieses einwirkt und seine Lebensumstände beeinflusst...“ war das 1909 von *Jakob v. Uexküll* veröffentlichte Buch „*Umwelt und Innenwelt der Tiere*“ [10]. Umgangssprachlich wird der Begriff *Umwelt* oft synonym mit den Worten „Landschaft, Natur, Lebensbedingungen, etc.“ gleichgesetzt und bezieht sich derart auf die den Menschen umgebende Welt.

In der aktuellen Debatte geht es unter dem Begriffs-Flagschiff „Nachhaltigkeit“ vor allem darum, den nachkommenden Generationen eine Umwelt zu hinterlassen, in der sie ähnlich leben können wie die heutige Generation (gesellschaftliche Gerechtigkeitsüberlegungen). In diesem Zusammenhang kommt dem Umweltbegriff heute eine wesentliche Bedeutung zu: es wird die zentrale Frage nach dem Maßstab menschlichen Handelns (Beispiel Klimawandel oder dessen soziokulturelle Folgen) aufgeworfen – ein für Großprojekte wie den *Semmering-Basistunnel* fundamentaler Aspekt.

Vor dieser begrifflichen Deutung scheint es geradezu kontrapunktisch, den Umweltbegriff im rechtlichen Sinne möglichst auf einzelne biologische Faktoren (Schutzgut Tiere, Pflanzen, etc.) einengen zu wollen; dies mit der brüchigen Hoffnung, dadurch die Komplexität der UVP-Verfahren zu reduzieren nach dem vordergründigen Prinzip: enger Umweltbegriff, enger Prüfraumen, kleines und schnelles Verfahren. [11] Ich halte die aktuellen Bemühungen einzelner Konsenswerber, aber auch verschiedener öffentlicher Dienststellen einen „biologistischen“ Umweltbegriff den Genehmigungsverfahren zu unterstellen, für kurzsichtig und falsch. Wenn in UVP-Verfahren nicht gesellschaftlich relevante Belange wie etwa der Bedarf, Funktion, (öffentliche) Nutzungsinteressen im Planungsraum aber auch die volkswirtschaftliche Zweckhaftigkeit dargelegt und dokumentiert wird, geht ein zentraler Sinn der Genehmigungsprozedur schlicht verloren.

5.5 WER PRÜFT?

Kritisch zu sehen ist die Begutachtung von Eisenbahnprojekten durch die sogenannten „§ 31a-Gutachter“. Der Ansatz war, ein in Hinblick auf den Stand der Technik „vorgeprüftes“ Vorhaben bei der Behörde einzureichen.

Faktisch kommt es durch diese Intentionen im Eisenbahnrecht zu einer partiellen Verantwortungsverschiebung von der Behörde auf den Bauherrn, da es sich bei den „§ 31a-Gutachtern“ streng genommen um Privatgutachter, aber um keine behördlich bestellten Organe handelt. Die gesellschaftliche Reaktion ist – wie auch das Verfahren zum *Semmering-Basistunnel neu* gezeigt hat – eine noch höhere Skepsis einer interessierten Öffentlichkeit gegenüber der Behörde bei der Abwicklung von Großprojekten.

6. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Mit Bescheid von 27. Mai 2011 wurde die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 erteilt, zu der mittlerweile Beschwerden beim Verwaltungsgerichtshof anhängig sind. Ebenfalls liegt die naturschutzrechtliche Bewilligung der steiermärkischen Landesregierung vor. Die weiteren Genehmigungen werden für Herbst 2011 erwartet.

Derzeit laufen die Detail- und Ausschreibungsplanungen im Bereich Gloggnitz sowie die Verhandlungen zu Grundeinlöse und Übereinkommen. Geplanter Baubeginn für die Vorarbeiten in Gloggnitz ist im Herbst 2012. Der erste Tunnelvortrieb ist 2014 im Fröschnitzgraben geplant.

2015 soll mit den Vortriebsarbeiten in Gloggnitz sowie beim Zwischenangriff Göstritz begonnen werden. Voraussichtlich 2016 wird das letzte Tunnelbaulos in Grautschenhof gestartet.

Bis 2020 sollen alle Vortriebsarbeiten abgeschlossen und die beiden Tunnelröhren im Rohbau durchgängig fertig gestellt sein. Nach Einbau der Tunnelausrüstung kann der *Semmering-Basistunnel neu* voraussichtlich Ende 2024 in Betrieb genommen werden.

Großprojekte wie der *Semmering-Basistunnel neu* haben eine eigene Dynamik. In der Konzeption, Planung und speziell den genehmigungsrechtlich vorgegebenen Schritten müssen bei Großvorhaben viele Schritte häufig neu gesetzt und wiederholt werden. Dies liegt in deren hoher technischer und genehmigungsrechtlicher Komplexität sowie der Vielfalt lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Bezugspunkte. Die Durchsetzung eines Großprojektes kommt dem Leiden Sisyphos gleich, dem der Felsblock immer wieder den Berg hinunter rollte.

Es scheint mir – als in vielen Genehmigungsverfahren tätiger Umweltingenieur – nicht sinnvoll, die Komplexität von UVP-Verfahren zu beklagen; das ist geradezu ihr Wesen. Wir müssen als Projektanten mit dem hohen Schwierigkeitsgrad vielmehr umzugehen vermögen. Zur Überwindung der komplexen Planungs-, Genehmigungs- und Baustruktur von Großprojekten ist die derzeit diskutierte thematische Einengung von UVP-Verfahren kritisch zu beurteilen. Dadurch besteht die Gefahr einer Entfremdung der Verfahren von gesellschaftlichen Interessenspunkten (Ansprüche, Bedürfnisse).

Vielmehr muss bei UVP-Verfahren versucht werden, gesellschaftliche Relevanz sicher zu stellen, denn nur dann vermögen diese Verfahren Befürchtungen und Einwände von Parteien zu fokussieren. Alleine dadurch aber ist die gewünschte „gesellschaftlichen Verfahrenskonzentration“ erzielbar.

Die Vielfalt der bei Großprojekten zu behandelnden Sachverhalte durch Minimierung der im Genehmigungsverfahren abzusprechenden Tatbestände vereinfachen zu wollen, ist eine Sackgasse. Für engagierte Umweltingenieure kämen genehmigungsrechtliche Festlegungen in diese Richtung, der eigentlichen Qual des Sisyphos gleich: nicht ganz ohne Grund meinen die Götter in der griechischen Sage, es gäbe keine grausamere Strafe, als unnütze und aussichtslose Arbeit. [12]

Wie notwendig ein breiter gesellschaftlicher Konsens für das Gelingen eines Großvorhabens ist, vermag die lange Historie des Vorhabens *Semmering-Basistunnel neu* zu belegen. Ich hoffe, die Bemühungen um dieses Vorhaben waren nicht unnütze und aussichtslos.

7. QUELLENVERZEICHNIS

- [1] ÖBB-Infrastruktur AG, Projektleitung Semmering-Basistunnel (2010): Einreichunterlagen für das Genehmigungsverfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
- [2] Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (2010): The Baltic-Adriatic Axis. Element of the future European TEN-T Core Network
- [3] RaumUmwelt Planungs-GmbH (2010): Die Baltisch-Adriatische Achse im europäischen Eisenbahnnetz und ihre Umsetzung in Österreich. Im Auftrag des BMVIT und der ÖBB, Wien, unveröffentlicht.
- [4] Eicher, Harald (2006): Kärnten und die Baltisch-Adriatische Verkehrsachse. In: Schriftenreihe der Verkehrsplanung in Kärnten, Heft 4, Klagenfurt
- [5] Riebesmeier, Brigitta (WU Wien, ZTL); Fritz, Oliver (WIFO); Streicher, Gerhard (Joanneum Research); Schwarzbauer, Wolfgang; Sellner, Richard (IHS); Kribernegg, Georg (IKK); VEIT, Peter; Marschnig, Stefan (TU Graz, LCC) (2010): Schlussbericht zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu, im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG. (unveröffentlicht)
- [6] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2008): Verkehrsprognose 2025+. Wien.
- [7] Käfer, A. / Steininger, K. / Axhausen, K. / Clees, L. / Fritz, O. / Gebetsroither, B. / Grubits, C. / Koch, H. / Kurzmann, R. / Mayerhofer, P. / Molitor, R. / Ortis, G. / Palme, G. / Pfeiler, D. / Schönfelder, S. / Streicher, G. / Thaler, O. / Wiederin, S. / Zakarias, G. (2008): Verkehrsprognose Österreich 2025+ Update, im Auftrag von BMVIT, ASFiNAG, ÖBB, Wien
- [8] UNESCO World Heritage Committee (1998): Report of the 22nd Session of the Committee, Decision - 22COM VIII.B.1 - Inscription: The Semmering Railway (Austria)
- [9] Grimm, Jacob (1854): Deutsches Wörterbuch, Leipzig
- [10] Uexküll, Jakob von (1909): Umwelt und Innenwelt der Tiere, Berlin
- [11] Lindner, Berthold / Sladek, Brigitte (2010): Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP (Teil 1), Vorschlag für eine rechtliche und methodische Darstellung in der UVE (Teil 1: Recht). In: Recht der Umwelt (RdU) - Umwelt & Technik (U&T) 2010/18
- [12] Camus, Albert (1957): Der Mythos des Sisyphos, S. 155

UVP – EINE DARSTELLUNG AUS DER SICHT VON AMTSSACHVERSTÄNDIGEN DER BEHÖRDE

Dr. Gunther Heißel, Amt der Tiroler Landesregierung, FB Landesgeologie
Mag. Petra Nittel, Amt der Tiroler Landesregierung, FB Landesgeologie

1. ALLGEMEINES:

Die beiden Vortragenden waren in den letzten Jahren als Amtssachverständige in zahlreichen UVP-Verfahren für die jeweiligen Behörden des Bundes und des Landes Tirol tätig.

Aus dieser Tätigkeit heraus konnten sie große Erfahrungen hinsichtlich der Stärken und Schwächen der UVP-Verfahren sammeln. Mit dem gegenständlichen Vortrag sollen nicht nur die Stärken und Schwächen, sondern vor allem auch Lösungsansätze zur Verbesserung der UVP-Verfahren und damit zur besseren Abwicklung derselben vorgestellt werden.

2. KONZENTRIERTES UVP-VERFAHREN – TEILKONZENTRIERTES UVP-VERFAHREN:

In konzentrierten UVP-Verfahren sind die UVP-Unterlagen so auszuführen, dass die Planungen einen Detailtiefgang aufweisen, der es ermöglicht, gemäß dem UVP-Bescheid und gemäß dem eingereichten Projekt im Rahmen aller weiteren Projektphasen (Errichtung, Betrieb, Störfall, Nachsorge) vorgehen bzw. bauen zu können. Das konzentrierte UVP-Verfahren geht also in seinem Tiefgang weit über die Feststellung einer Umweltverträglichkeit hinaus. In Tirol werden jährlich zahlreiche konzentrierte UVP-Verfahren, z. B. im Rahmen von Schigebietserweiterungen, Beschneiungsanlagen, Golfplätzen, etc., verhandelt.

Die teilkonzentrierten UVP-Verfahren klären nur die Frage der prinzipiellen Umweltverträglichkeit ab und legen den Rahmen für die spätere Vorgehensweise fest. Die nachfolgenden, meist zahlreichen Bewilligungen (z. B. Wasserrecht, Forstrecht, etc.) dürfen daher dem UVP-Bescheid nicht widersprechen und können die Vorgehensweise für die einzelnen nachfolgenden Projektentwicklungen und Projektphasen (Errichtung, Betrieb, Störfall, Nachsorge) nur präzisieren.

3. PROBLEME IM KONZENTRIERTEN UND IM TEILKONZENTRIERTEN UVP-VERFAHREN:

3.1 ALLGEMEINES:

Grundsätzlich fällt auf, dass sich die UVE-Antragsteller und deren Planer mit dem teilkonzentrierten Verfahren besser zurecht finden, da die jeweiligen Detailplanungen erst nach Erlassungen des UVP-Bescheides durchzuführen sind. Wegen seiner Detailgenauigkeit ist das konzentrierte UVP-Verfahren in der Planung wesentlich aufwendiger. UVE-Antragsteller und deren Planer sind jedoch in der Regel mit dieser Detailgenauigkeit und dem dadurch bedingten großen Umfang der Planungsunterlagen überfordert. Auch fehlt oft

das Bewusstsein bei den UVE-Antragstellern und deren Planern, dass die bloße Feststellung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens nicht ausreicht.

Die vom Gesetzgeber geforderte Schärfe einer Detailprojektsplanung, wie sie im konzentrierten UVP-Verfahren notwendig ist, ist nicht selten schwer in der Praxis umsetzbar, da die natürlichen Bedingungen am Baugrund dies oft nicht zulassen. Beispielsweise ist der Vortrieb von Stollen und Tunneln nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NATM) ohne Flexibilität nicht vorstellbar.

Nicht zuletzt die Verunsicherung auf der Seite der UVE-Ersteller führt häufig dazu, mit möglichst umfangreichen und komplexen und nur teilweise abgestimmten Unterlagen die Planungsschwächen zu „kaschieren“. Probleme mit der UVP-Behörde sind damit vorprogrammiert.



Abb. 1: UVE Unterlagen für das Speicherkraftwerk Kühtal der TIWAG

3.2 PROBLEM DER PLANUNGSKOORDINATION AUF ANTRAGSTELLERSEITE:

Meist fehlt eine UVE-geübte Planungskoordination. Diese sollte gewährleisten, dass die richtigen Planungsschritte zur richtigen Zeit und in der richtigen Reihenfolge gesetzt werden. Sie müsste auch die Planungsschritte aufeinander abstimmen und darauf achten, dass plausibel und nachvollziehbar aufgezeigt wird, ob die geplante Vorgehensweise auch als vollständig und mit den Zielen der UVP vereinbar angesehen werden kann.

3.3 FALSCH PRIORITÄTEN DER UVP-WERBER UND PLANER:

Auch wenn stets alle für die Frage der Umweltverträglichkeit, aber auch für Verwirklichung und Betrieb des Vorhabens nötigen Maßnahmen mit dem jeweiligen Baugrund und damit mit den geologischen und hydrogeologischen Verhältnissen untrennbar verbunden sind, spielt dieser Umstand sehr oft bei den technischen Planungen nur eine sehr untergeordnete Rolle. Im Wesentlichen fließen meist nur Naturschutzaspekte und rein technische Planungsgesichtspunkte (z. B. Abstand von Seilbahnstützen untereinander, Stützhöhen, etc.) in die Planungen ein.

Die vorstehend aufgezeigte falsche Prioritätensicht geht fast immer auf Kosten des Schutzes vor Erosion, bzw. auf Kosten der wirksamen Verhinderung vor Erosion (Schutzgut Boden) und auf Kosten der Schutzgüter Mensch und Grundwasser.

Hinsichtlich Grundwasser fehlen derzeit außerhalb Tirols nicht nur brauchbare Richtlinien im Hinblick auf die EU – Wasserrahmenrichtlinie, sondern UVP-Werber und Planer zeigen diesbezüglich in der Regel „erstauntes Unverständnis“. Seit etwa 2010 hat die Tiroler Landesgeologie Richtlinien für die Berücksichtigung der EU – Wasserrahmenrichtlinie im Zuge der Planungsarbeiten für Einreichprojekte ausgearbeitet. Dabei sind die eigenen Beurteilungskriterien, wie sie die Landesgeologie im Rahmen der UVP-Gemeinschaftskraftwerk Inn und wie sie gemeinsam mit den geologischen Sachverständigen des Wirtschaftsministeriums im Zuge der der UVP-Brennerbasistunnel nachgereichten Bewilligungsverfahren entwickelt wurden, eingeflossen.

Gerade was die wasserwirtschaftliche Beweissicherung (Quell- und Grundwasserbeweissicherung) betrifft, fällt auf, dass häufig große Datenfriedhöfe entstehen, die - losgelöst von den geologischen Bedingungen des Projektgebietes - die UVE-Unterlagen aufblähen. Die gewonnenen Messdaten werden somit häufig nicht ausreichend im Hinblick auf das jeweilige Vorhaben interpretiert. Die Folgen derartiger Datenfriedhöfe sind, dass meist keine ausreichenden Planungskonsequenzen aus diesen Daten entstehen. Beweissicherungen mutieren so zu Alibihandlungen.

3.4 PRÜFBUCH:

In der jeweiligen Planungsphase ist den UVE-Antragstellern und ihren Planern offensichtlich das Prüfbuch nicht im Detail bekannt. Somit erfolgen die Planungen der UVE vielfach ohne genaue Kenntnis der späteren Prüfbuchfragen und sind daher nicht so detailliert bzw. von einem derart ausreichenden „Tiefgang“, dass die Umweltverträglichkeit und – im Falle der konzentrierten Verfahren – die Detailplanungen plausibel und nachvollziehbar herausgearbeitet werden.

Das Prüfbuch konfrontiert jedoch im Zuge der Prüfung der UVE die Sachverständigen der Behörde mit Fragen, die in der UVE nicht beantwortet sind. Die Folge ist, dass die Sachverständigen der Behörden mit der von ihnen verlangten Beantwortung zwangsläufig in die Position der Planer kommen, da sie in der Regel mittels Nebenbestimmungen die UVE so weit „ertüchtigen“ müssen, dass die Umweltverträglichkeit erreicht werden kann.

Sollte dies nicht möglich sein, werden Nachforderungen zu stellen sein, was meist zu umfassenden Umplanungen führt. Damit verlieren die Planer erfahrungsgemäß endgültig den Überblick, da in dem überaus komplizierten „Uhrwerk“ der umfangreichen UVE-Unterlagen nur an den einzelnen beanstandeten „Zahnradern“ gedreht wird und somit das „Gesamtuhrwerk“ nicht mehr schlüssig und plausibel ist. Die Folge sind weitere Beanstandungen und Nachforderungen durch die Sachverständigen der UVP-Behörde.

Damit gehen nicht selten Unstimmigkeiten (Verschlechterung des Gesprächsklimas), stets verbunden mit Zeitverlust, etc. einher.

3.5 PROJEKTSPHASEN UND VARIANTEN:

Häufig passiert es, dass in der Planungsphase nicht alle Projektphasen (Errichtung, Betrieb, Störfall, Nachsorge) von den UVE-Verfassern mit vergleichbarer Planungsgenauigkeit durchgeplant werden. Auch dies zieht Nachforderungen, oft verbunden mit den vorstehend beschriebenen Konsequenzen nach sich.

Variantenstudien werden seitens der UVE-Planer meist nur als Alibihandlung gesehen. In der Regel fehlt ihnen jegliche geologisch fundierte Aussagekraft.

4. PROBLEMLÖSUNGEN: GEOLOGIE ALS GRUNDLAGE ALLER PLANUNGEN

4.1 BEFUND UND GUTACHTEN:

Technische Planungen, die auf den geologischen und hydrogeologischen Gegebenheiten aufbauen und diese ausreichend, plausibel und nachvollziehbar berücksichtigen, sind der einzig richtige Weg für eine erfolgreiche UVE. Für die Überprüfung dieser Nachvollziehbarkeit und Plausibilität ist es für die Planer nötig in den UVE-Unterlagen streng und konsequent zwischen Befund (was sehe und messe ich im Projektraum) und Gutachten (was kann ich aus dem Befund für Schlussfolgerungen für das technische Projekt ziehen) zu unterscheiden. Dies würde auch alle Beweissicherungsprogramme „schlanker, effektiver und zielführender machen (.... was ist zu tun, wenn folgender Fall eintritt).

Der Befund und die daraus abzuleitenden und ableitbaren Aussagen des Gutachtens müssen sich auf das Projekt beziehen. Aussagen, die nicht von Relevanz für das Projekt sind, gehören nicht in die UVE. Damit können die UVE-Unterlagen schlanker und nachvollziehbarer gehalten werden.

4.2 REIHENFOLGE DER PLANUNGSSCHRITTE:

Im Zusammenhang mit der Erhebung der Geodaten und den daraus für die UVE abzuleitenden Planungen ist auch darauf zu achten, dass die Reihenfolge der Planungsschritte eingehalten wird. Aus den UVE-Unterlagen muss klar hervorgehen, dass die Geologie eine der „Säulen“ des Projektes bzw. der UVE darstellt. Die bisherigen Planungen zeigen jedenfalls, dass der Stellenwert der Geologie drastisch steigen muss, da viele der bisherigen UVEs ziemlich losgelöst von den Untergrundverhältnissen erstellt wurden

4.3 GRUNDSÄTZE BEI DER ERHEBUNG UND AUSWERTUNG DER GEODATEN UND IHRE EINARBEITUNG IN DIE PLANUNGSSCHRITTE FÜR DIE UVE:

Auch bei der Erhebung der Geodaten wurden bisher wesentliche Fehler gemacht. Nachfolgend werden die wichtigsten Grundsätze aufgezeigt, bei deren Einhaltung ein hohes Maß an Sicherheit für die positive Abwicklung eines UVP-Verfahrens gegeben ist:

4.4 PROJEKTSGEBIET – PROJEKTSBEZOGENE NEUKARTIERUNG:

Das jeweilige Projektgebiet muss projektsbezogen geologisch-hydrogeologisch-geomorphologisch einer Neukartierung unterzogen werden. Bisherige Kartierungen können natürlich berücksichtigt und ausgewertet werden, jedoch stellen sie keinen Ersatz für eine projektsbezogene Neukartierung dar.

Die Ausdehnung des Projektgebietes und damit des Untersuchungsgebietes muss gemäß der „Geostandardisierung“ der Tiroler Landesgeologie klar erkennbar und fachlich plausibel und nachvollziehbar begründet werden. Die Grenzen des Gebietes werden durch die Zone der Emissionen und Immissionen definiert.

4.5 GEOLOGISCHE KARTE:

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Aufteilung der Geoinformationen auf mehrere Themenkarten auch den UVP-Planern den Überblick über die Informationen nimmt. Es ist daher wichtig, nur **eine** geologische Karte des Projektgebietes zu erstellen. Das heißt, dass Lithologie, Tektonik, Geomorphologie, Hydrogeologie und Naturgefahren auf dieser **einen geologischen Karte** darzustellen sind. Nur so ist die nötige Zusammenschau und damit die Plausibilität, Nachvollziehbarkeit und Widerspruchsfreiheit der UVE-Aussagen möglich. Sogar die Maßnahmen zur Verminderung von Erosion bzw. zur Abwehr von Naturgefahren sind auf dieser Karte darstellbar und darzustellen. Damit könne auch die UVE-Unterlagen in ihrer Menge und ihrem Umfang reduziert werden, und dies sogar bei gleichzeitiger Erhöhung der Aussagekraft und Verminderung der Widerspruchsmöglichkeiten.

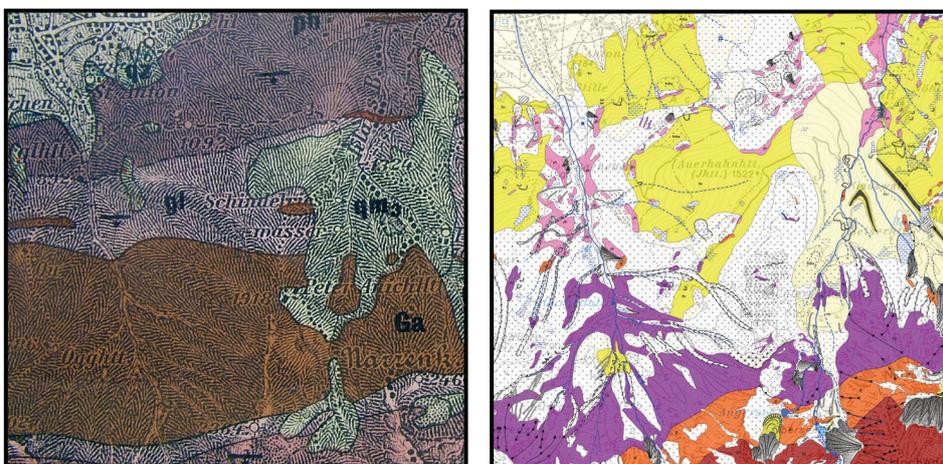


Abb. 2: Abgedeckte Festgesteinskarte links (W.Hammer 1929) und derselbe Ausschnitt mit Geologie, Hydrogeologie, Geomorphologie (Nittel 2005, Salzstraße)

4.6 REIHENFOLGE DER ERKUNDUNGSSCHRITTE:

Die einzig sinnvolle Reihenfolge der Erkundungsschritte wird bisher selten eingehalten. Das bedeutet, dass zuerst die projektsbezogene Neukartierung des Geländes des Projektgebietes zu erfolgen hat und darauf hin erst die indirekten und direkten Erkundungen des Untergrundes (Bohrungen, Schürfe, Geophysik) durchgeführt durchzuführen sind. Bei Nichteinhaltung dieser Grundregel zeigt sich meist, dass die teuren Erkundungsprogramme wie Bohrungen mangels Aussagekraft mehr oder weniger wertlos sind.

Die Auswertungen von Laserscanning, Luftbildern etc. sind kein Ersatz für die Geländekartierungen sondern eine wertvolle Ergänzung. Die Ergebnisse daraus sind durch

die Geländekartierungen zu überprüfen und können so die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit erhöhen.

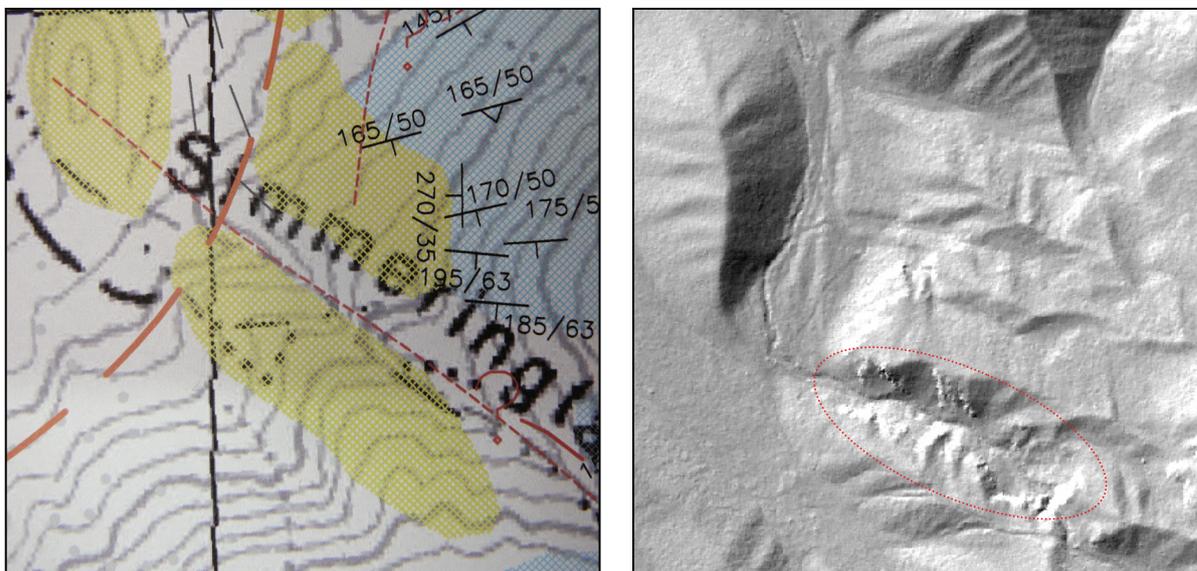


Abb. 3: Im Laserscan (rechts) ist das Festgestein deutlich sichtbar, kartiert wurde „Quartär“ (links) → WIEDERSPRUCH

4.7 BERÜCKSICHTIGUNG DER 3-DIMENSIONALITÄT DES PROJEKTSGEBIETES:

Um die Zusammenhänge des geologischen Untergrundes verstehen zu können und die daraus für das technische Projekt bzw. die UVE abzuleitenden Schlussfolgerungen und Planungen zielgerecht durchführen zu können ist es nötig den Untergrund des Projektgebietes durch Längs- und Querschnitte darzustellen. Dabei ist es nicht zielführend die technischen Maßnahmen getrennt von den geologischen Erkenntnissen planlich aufzuzeigen, auch wenn dies bisher regelmäßig so gehandhabt wird. Es ist daher zu fordern, dass die technischen Schnitte der geplanten Bauwerke und Maßnahmen durch die Darstellung der geologisch-hydrogeologisch-geotechnisch/ingenieurgeologischen Erkenntnisse ergänzt werden. Die technischen Maßnahmen können so nachvollziehbar mit den Untergrundverhältnissen in Bezug gebracht werden und die UVE-Ersteller sind auf diese Weise „gezwungen“ sich wirklich zu „deklarieren“. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der UVE-Unterlagen.

4.8 STANDARD-PRÜFBUCH:

Die UVP-Behörden sollten längst ein Standard-Prüfbuch formulieren, mit dessen Hilfe die UVE-Planer deutlich zielorientierter planen können. damit könnten die Prüfbuchfragen in die UVE einfließen und dort aus Sicht der UVE-Planer beantwortet werden. Die UVE würde schlüssiger, Nachvollziehbarer und ärmer an internen Widersprüchen werden. Die UVP-Behörde und ihre Sachverständigen müssten nicht mehr so umfangreich wie bisher als Planer auftreten und es gäbe weniger Nachforderungen und deutlich weniger Verzögerungen.

4.9 TIEFGANG DER PLANUNGEN FÜR PROJEKTPHASEN UND VARIANTENSTUDIEN:

Alle Projektphasen sind mit dem nötigen Tiefgang und Detaillierungsgrad zu planen und darzustellen, ebenso wie die Variantenstudien. Das bedeutet, dass die Schutzgüter Mensch, Grund- und Quellwasser, Boden, etc. jeweils in ausreichender Weise plausibel, nachvollziehbar und vollständig zu beurteilen sind.

4.10 DEKLARIERUNG DES PROJEKTSWILLENS:

Den UVE-Ersteller bzw. ihren Planern ist zu empfehlen, die Formulierung von Nebenbestimmungen weitgehend selbst in die Hand zu nehmen, da Nebenbestimmungen fast immer planerische Konsequenzen haben und Planung nicht unbedingt Aufgabe der UVP-Behörde und ihrer Sachverständigen ist. Sie müssen diese Nebenbestimmungen als Projektswille deklarieren, können damit die Anzahl der Nebenbestimmungen im UVP-Bescheid deutlich reduzieren und tragen somit dazu bei, dass damit die Planungstätigkeit und „gestalterische Freiheit“ der Behörde deutlich vermindert wird.

4.11 KOORDINATION:

Sowohl auf Seiten der UVE-Ersteller, als auch auf Seiten der UVP-Behörde ist es nötig, dass eine intensive Koordination tätig ist. Im Zuge der UVE-Erstellung hat die Koordinationsstelle viel stärker als bisher üblich vor allem darauf zu achten, dass alle Planungen in der richtigen Reihenfolge durchgeführt und aufeinander abgestimmt werden, sowie dass die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit gegeben ist und dass die UVE-Unterlagen trotzdem so „schlank“ wie möglich gehalten werden. Auf Behördenseite ist eine wesentlich intensivere Koordinierung der beteiligten Sachverständigen nötig um zu gewährleisten, dass das „vernetzte System“ einer UVE auch als solches und damit möglichst richtig bewertet werden kann. Das meist sehr umfangreiche Gutachterteam der Behörde muss, nicht zuletzt da der zeitliche Rahmen für die Erstellung des UVP-Gutachtens ziemlich eng ist, durch die Koordination gut und intensiv geführt werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN:

Ist eine UVP als Chance oder als Fessel für Projekte zu sehen?

Wir haben vorstehend aufgezeigt, dass eine UVP eigentlich eine Chance für ein Projekt darstellt und dass ungeeignete Vorgehensweisen, vor allem auf Planerseite bzw. auf Seite der UVE-Ersteller, in geringerem Ausmaß aber auch auf Behördenseite dazu führen, dass im Rahmen von UVP-Verfahren das „Gefühl der Fesselung“ entsteht. Die Probleme sind also – so weit sie auftreten – in der Regel „hausgemacht“ und wären relativ leicht vermeidbar.

Es muss das Ziel aller Beteiligten sein, schlanke, aber aussagekräftige, plausible und nachvollziehbare UVE-Unterlagen einerseits zu erzeugen und andererseits zu prüfen. Bei Umsetzung der vorstehenden Problemlösungen ist ein hohes Maß an Sicherheit einer raschen und positiven Abwicklung des UVP-Verfahrens erzielbar.

Im Übrigen verlangt die Tiroler Landesgeologie diese Qualitätsstandards, so weit dies in ihrem Einflussbereich ist, nicht nur bei UVP-Verfahren, sondern auch im Rahmen der „normalen“ Bewilligungsverfahren. Somit ist für Antragsteller in Tirol prinzipiell kein Unterschied gegeben, ob es sich um ein UVP-Verfahren, oder um ein „normales“ Bewilligungsverfahren handelt. Wer die Qualitätsstandards erfüllt hat die gute Chance mit optimalen und schlanken Projektsunterlagen und mit einem vergleichsweise geringen, weil optimiertem Aufwand zu einem für ihn positiven Bewilligungsbescheid zu gelangen, egal, ob es sich um einen UVP-Bescheid oder den Bescheid eines anderen Verfahrens handelt.

MASSNAHMENUMSETZUNG VON DER UVP BIS ZUR INBETRIEBNAHME AN BEISPIELEN DER KORALMBAHN

Mag. Gerhard Harer, ÖBB-Infrastruktur AG, Projektleitung (PL) Koralmbahn 3, Graz
Dipl.-Ing. Gernot Nipitsch, ÖBB-Infrastruktur AG, PL Semmering / Koralmbahn 2, Graz

1. PROJEKT- UND VERFAHRENSÜBERSICHT

Als eine Schlüsselverbindung innerhalb der Transeuropäischen Netze (TEN) wurde auch die österreichische Südbahn-Achse festgelegt.



Abb. 1: Übersicht über die Koralmbahn als Teil der Baltisch-Adriatischen Achse

Bestrebungen zur Aufnahme dieser Achse in die Liste der Prioritären Verkehrsprojekte der EU sind aktuell im Laufen, da diese Strecke die verkehrsgeografisch logische Verlängerung des Prioritären Projekts „PP23“ zu einer „Baltisch-Adriatischen-Achse“ (Abb. 1), welche Polen, Tschechien, die Slowakei mit dem Raum Wien, Südösterreich, Oberitalien und den adriatischen Häfen verknüpfen soll, bildet.

Durch den nahezu vollständigen Neubau (bestehende Strecken können nur zu einem geringen Teil eingebunden, jedoch gut mit der Neubaustrecke verknüpft werden) der 127 km langen Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt werden entlang dieses Teils der Achse die Streckenkapazitäten deutlich angehoben, durch die „Flachbahnqualität“ verbesserte Voraussetzungen für den Bahngüterverkehr geschaffen und die Reisezeiten im Personenverkehr massiv verkürzt. So wird die Reisezeit zwischen Graz und Klagenfurt von bisher rund drei Stunden auf unter eine Stunde reduziert. Durch die Errichtung neuer Regional- und Fernverkehrshaltepunkte wird die Erreichbarkeit der Regionen im Süden Österreichs maßgeblich verbessert.

Die maßgeblichen Streckenparameter betragen:

- $r_{\min} = 3.000 \text{ m}$
- $n_{\max} = 12\text{‰}$
- $v_e = 200 \text{ km/h}$
- $v_{\max} = 250 \text{ km/h}$
- Streckenlänge = 127 km
- Fernverkehrsreisezeit Graz – Klagenfurt = 55'

Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie *SüdOstSpange* aus den Jahren 1990/1991 erfolgten in den Jahren 1997 bis 2001 die Korridoruntersuchungen und die Trassenauswahl für die Koralmbahn. Die Trassenauswahl konnte im Wesentlichen bis ins Jahr 2001 abgeschlossen werden. Begleitet von einem intensiven, ab den frühesten Projektphasen aktiv betriebenen Bürgerbeteiligungsprozess konnten die Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) der vier Abschnitte der Koralmbahn ab 2000 zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht und bis zum Jahr 2003 mit positivem Ergebnis beendet werden. Als gesetzliche Grundlage diente dafür das UVP-G 2000, das für Eisenbahn-Hochleistungsprojekte noch **kein teilkonzentriertes Verfahren** vorsah, weshalb für alle, auch die UVP-pflichtigen Abschnitte der Koralmbahn noch gesondert eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren (unter Mitbehandlung von Aspekten des Wasser- und Forstrechtes) und weitere Materienverfahren abzuwickeln waren. Auf Grundlage der positiven Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden für die UVP-pflichtigen Abschnitte der Koralmbahn in den Jahren 2003 – 2005 die Trassenverordnungen gemäß HIG erlassen werden.

Für die UVP-Abschnitte der Koralmbahn ergab sich auf Grund einer Novellierung des EisbG im Jahr 2006 das Erfordernis, in einem weiteren Verfahrensschritt (sog. „Differenzgenehmigung“) **alle noch ausstehenden Maßnahmen** (insbesondere auch die bahntechnische Ausrüstung) planerisch aufzubereiten und baugenehmigen zu lassen. In Hinblick auf die Projektaufbereitung ergab sich durch die Eisenbahngesetznovelle u.a. auch der maßgebliche Unterschied, dass im Projekt nicht ausgewiesene Maßnahmen nun nicht mehr als Auflagen durch die Behörde beschieden wurden, sondern dass alle Maßnahmen durch die Konsenswerberin im Projekt zu inkludieren waren (hier von Bedeutung ist insbesondere die Umsetzung der zwingenden und empfohlenen Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten - UVG) und deren Integration im Projekt durch gesonderte Gutachter (sog. „§ 31a-Gutachter“), welche durch die Konsenswerberin gesondert zu beauftragen sind, zu bestätigen ist.

Der Baubeginn für das erste Bauabschnitt im UVP-pflichtigen Abschnitt Weitendorf – Wettmannstätten erfolgte 2006. Hier konnte mit Dezember 2010 bereits der auf den regionalverkehr eingeschränkte Betrieb aufgenommen werden. Mit Ende 2008 erfolgte auch der Baubeginn für den Koralmtunnel, die Gesamtfertigstellung und Vollinbetriebnahme der Koralmbahn ist gemäß Rahmenplan mit 2022 vorgesehen.

2. GESETZLICHE RANDBEDINGUNGEN

Unter Zugrundlegung der damaligen Gesetzeslage war die Koralmbahn einem Trassenverordnungsverfahren und einer UVP gemäß dem UVP-G 2000 zu unterziehen, aber die nach den bundes- oder landesrechtlichen **Verwaltungsvorschriften** sowie die für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen **Genehmigungsbestimmungen** waren von der Behörde nicht in einem (teil-)konzentrierten Genehmigungsverfahren mit anzuwenden.

Es konnten daher die auf Basis der gesetzlichen Grundlagen erforderlichen Behördenverfahren im Gegensatz zur heutigen Gesetzeslage nicht (teil-)konzentriert, sondern nur in zeitlicher Abfolge abgehandelt werden.

Im Zuge des UVP-Verfahrens sind insbesondere die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

(sog. „Schutzgüter“) hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind. Die Ergebnisse des UVP-Verfahrens wurden auch nicht in einem Bescheid festgeschrieben, sondern waren die fachlichen Details des Vorhabens der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen und waren in den jeweiligen Projekten bzw. Bescheiden der folgenden Behördenverfahren zu verankern. Der Umstand, dass mit Abschluss des UVP-Verfahrens – trotz vergleichsweise schon großer technisch-fachlicher Bearbeitungstiefe des Projektes – zwar eine Trassenverordnung, nicht aber eine Baugenehmigung erwirkt werden konnte, wirkte sich als zumindest zeitlich verlängernd aus.

Voraussetzung für einen Baubeginn war insbesondere die Erlangung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG). Die mit der UVP-G-Novelle 2004 geschaffene Möglichkeit, auch für Eisenbahnhochleistungstrecken aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis ein teilkonzentriertes Verfahren durchzuführen, wird daher aus den Erfahrungen der Verfasser als grundsätzlich positiv betrachtet.

Der Nachweis der Umsetzung aller Maßnahmen aus der UVP, die in den Bescheiden der nachfolgenden Verfahren festgeschrieben waren, erfolgt zum Abschluss des Projekts. So ist insbesondere dem Antrag zur Erteilung der Betriebsbewilligung gemäß EisbG eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, die ja - wie zuvor erwähnt – auch die Ergebnisse aus dem UVP-Verfahren zu berücksichtigen hat, entsprechen. Als Hilfestellung fand zweckmäßiger Weise eine Dokumentation zur Umsetzung der Bescheide und hier insbesondere der Auflagen, auf Datenbankbasis Verwendung.

2.1 VERFAHREN NACH BUNDES- ODER LANDESRECHTLICHEN VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN UND MATERIELLEN GENEHMIGUNGSBESTIMMUNGEN

Nach Abschluss des UVP-Verfahrens stellt sich als umfangreichstes Verfahren das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren gemäß dem EisbG dar. Die eisenbahnrechtliche Einreichung erfolgt wiederum in mehrere Abschnitte untergliedert.

Im Rahmen dieser Einreichung wurden **Syntheseberichte** vorgelegt, in denen die Umsetzung der Ergebnisse UVP-Verfahren in das Genehmigungsprojekt samt der zur Erfüllung der UVP-Zielsetzungen erforderlichen Änderungen des Projektes im Sinne einer vertieften Planung dargestellt wurde.

Aufgrund der Genehmigungsanträge der Konsenswerberin wurde seitens der Behörde die Prüfung, wie oben beschrieben aus Gründen der Gesetzesnovellierung in teils mehreren Verfahrensstufen, vorgenommen. Nach positivem Ergebnis erfolgten die mündliche Verhandlungen und die Bescheiderlassungen.

Die Projektinhalte (unter Berücksichtigung des UVG) waren dabei Gegenstand der Begutachtung der von der Behörde bestellten Sachverständigen bzw. der erwähnten „§ 31a-

Gutachter“. Diese hatten dabei zu begutachten, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung

- a) der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn,
- b) des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und
- c) des Verkehrs der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz

gewährleistet sind. Die Berücksichtigung der zwingenden und empfohlenen Maßnahmen hinsichtlich der Schutzgüter aus dem UVG ergibt sich für die weiteren Materienverfahren aus dem UVP-G.

Dazu kann ausgeführt werden, dass seitens der Behörde nach Möglichkeit danach getrachtet wurde, sowohl im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als auch im eisenbahnrechtlichen, wasserrechtlichen und forstrechtlichen Genehmigungsverfahren die gleichen Sachverständigen zu bestellen, um eine durchgängige Sichtweise und, gleichartige Beurteilung der jeweiligen Fachgebiete durch die Sachverständigen sicherzustellen.

Anzumerken ist ferner noch, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern dass gemäß Festlegungen in den einzelnen Materienverfahren noch weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sind. Neben der Behandlung des gegenständlichen Projektes im eisenbahnrechtlichen Verfahren waren daher vor Baubeginn zusätzlich noch Verfahren nach weiteren bundes- oder landesgesetzlichen Vorschriften durchzuführen, stellvertretend seien hier die Verfahren nach dem Denkmalschutzgesetz (DMSG) oder nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959) angeführt.

3. MASSNAHMENBEISPIEL FÜR DAS SCHUTZGUT KULTURGÜTER/SACHGÜTER

3.1 VERFAHRENERGEBNISSE

Im UVG des Abschnitts „Werndorf – Wettmannstätten“ wurden insbesondere folgende Maßnahmen zum Schutz von Kulturgut formuliert:

- *Archäologische Rettungsgrabungen bei möglichen neu entdeckten Bodenfundstätten vor Baubeginn*
- *Flexible archäologische Begleitung und Dokumentation; systematische Beobachtungen aller Bodenaufschlüsse*
- *parallel dazu wissenschaftliche Auswertung und Publikation der Ergebnisse*

Zur Aufbereitung der Grundlagen wurde im Jahr 1997 für den Abschnitt „Werndorf - Deutschlandsberg“ eine archäologische Bearbeitung in Form von flächendeckenden systematischen Begehungen und Fundaufsammlungen (= archäologischer Survey), Befliegungen, Bohrungen, Archivrecherchen sowie Kartierung der Verdachtsflächen in der Phase der Trassenvorauswahl durchgeführt. Die Bearbeitung stützte sich unter anderem auf eine Befliegung der sogenannten *SüdOstSpange* im Auftrag des Bundesdenkmalamts aus dem Jahr 1995 und fand den Abschluß im Jahr 2001 durch Testgrabungen des Bundesdenkmalamts in Schrötten, MG Hengsberg (römischer Grabbau, Römerstraße).

Die in der UVE enthaltenen Maßnahmen wurden durch das UVG bestätigt und hier im Fachgebiet Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege für das Schutzgut Kultur-Sachgüter/Ortsbild als zwingende Maßnahmen eine **systematische Beobachtung** der beim Baugeschehen verur-

sachten Bodeneingriffe sowie gezielte Detailuntersuchungen in den bekannten Bereichen mit archäologischen Streufunden („Fundhoffnungsgebiet“) und Vorbereitungen für die möglicherweise notwendig werdende **Rettungsgrabung** sowie Durchführung dieser Rettungsgrabung rechtzeitig vor Baubeginn vorgeschrieben:

Weiters wurde bei den Kontrollmaßnahmen auf die gemäß UVP-G und DMSG geforderten korrekten Behandlung archäologischer Funde sowie auf die ständige Verbindung mit der zuständigen Behörde auf Grund der Berichtspflichten laut §§ 8 und 11 DMSG hingewiesen.

Im Zuge der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung unter Zugrundelegung des EisbG erfolgten weitere Surveys, verdichtete Kartierungen sowie Digitalisierungen der raumbezogenen analogen Daten betreffend archäologische Fundstellen im Trassenbereich.

Das Einreichoperat beinhaltet die Maßnahmen aus dem UVG, zusätzlich wurden basierend auf dem vertieften Erkenntnisstand Ergänzungen vorgenommen, so dass im Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid keine gegenüber dem UVG weiteren Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen für Denkmalschutz aufgenommen wurden.

Archäologische Grabungen selbst dürfen allerdings wieder nur mit Bewilligung des Bundesdenkmalamtes vorgenommen werden, Grabungsgenehmigungen gemäß DMSG werden nur an Fachleute mit entsprechender Ausbildung (abgeschlossenes Studium der Archäologie, Ur- und Frühgeschichte o.ä.) erteilt und enthalten grundsätzlich eine Reihe von Auflagen (siehe unten).

Es waren daher die Genehmigung zur Durchführung archäologischer Grabungen nach § 11 DMSG und im Falle denkmalgeschützter Objekte / Flächen zusätzlich nach § 5 DMSG zu erwirken, wobei die Grabungsgenehmigung vom Bundesdenkmalamt in Form eines Bescheids persönlich an den Grabungsleiter ausgestellt wird und an eine Reihe von Auflagen gebunden ist, die umzusetzen sind.

- *Der Genehmigungsinhaber hat dafür zu sorgen, dass die **Geschlossenheit der Fundkomplexe** und ihre **gesicherte konservatorisch adäquate Verwahrung** gewährleistet sind. Der Verbleib der Funde ist in schriftlicher Form mit dem Abschlussbericht an das Bundesdenkmalamt bekannt zu geben.*
- *Die finanzielle Bedeckung für die archäologische Untersuchung und für **nachfolgende Maßnahmen** (Restaurierung und Bearbeitung der Funde und Befunde) ist vom Antragsteller zu gewährleisten. Eine Förderung aus Mitteln des Denkmalschutzes ist ausgeschlossen.*
- *Dem Bundesdenkmalamt sind nach Abschluss der Grabung ein **umfassender Bericht** mit allen zur anschaulichen Darstellung notwendigen Plänen und Fotos zu übermitteln, Grabungsgrundplan auf Katastergrundlage (siehe auch § 11 Abs 6 DMSG).*

3.2 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PLANUNGSPHASE

Nachdem nunmehr alle rechtlichen Voraussetzungen geschaffen waren, wurden in der Planungsphase alle notwendigen und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbaren Maßnahmen zur archäologischen Prospektion durchgeführt: Archivstudien, Auswertung alter Karten (z.B. Josephinische Landesaufnahme; Abb. 2), archäologische Surveys, Luftbildprospektion, archäologische Beobachtung von Schürfen einschließlich der zusammenfassenden Auswertung der Ergebnisse und der Kartierung von Fundstellen und archäologischen Verdachtsflächen.



Abb. 2: Ausschnitt aus Josephinischer Landesaufnahme

Aus wirtschaftlichen Überlegungen wurden die aufgrund der zuvor genannten Untersuchungen erforderlichen archäologischen Grabungen tunlichst vor Baubeginn durchgeführt, um eine Störung des Bauablauf durch das Antreffen von Funden während der Bauherstellung und damit nachteilige Kostenauswirkungen vermeiden zu können.

So konnten in den Jahren 2004 und 2005 im Zuge der für die Errichtung der Koralmbahn erforderlichen Umlegung der Trans Austria Gasleitungen I und II in Schrötten eine Römerstraße sowie ein römerzeitlicher Grabbau dokumentiert werden. Als weitere Maßnahme zur Bauelfreimachung war die Umlegung der Adria-Wien Pipeline erforderlich, archäologische Untersuchung im Jahr 2006 ergaben in Schrötten einen urnenfelderzeitlichen Graben und in Wohlsdorf mittel- bis spätbronzezeitliche und römerzeitliche Befunde. Im selben Jahr wurden die archäologische Untersuchungen für das erste Baulos der Koralmbahn durchgeführt, die in Schönberg mittel- bis spätbronzezeitliche Siedlungsbefunde und in Schrötten römerzeitliche Flurgrenzen dokumentieren konnten.



Abb. 3: Grabungen in Weitendorf, 2007

Die Untersuchungen wurden im Jahr 2007 fortgesetzt, hier wurden in Weitendorf (Abb. 3 und 4) ein **kupferzeitlicher Siedlungsbefund** (u.a. Kupferaxt!), mittel- bis spätbronzezeitliche Hausgrundrisse sowie frühmittelalterliche Siedlungsbefunde angetroffen. In den Jahren 2007 und 2008 wurden entsprechend dem Bauablauf eine Vielzahl an archäologischen Funden gemacht, in Schönberg kupferzeitliche Streufunde, eine Siedlung der mittleren Bronzezeit (Keramik: „Riesengefäß“) bis Urnenfelderzeit, ein römerzeitliches „Holzdorf“, planierte Hügelgräber, sowie ein römerzeitlicher Eisendepotfund mit Schnellwaage.

In Schrötten wurde eine Siedlung der mittleren bis späten Bronzezeit, ein frühneuzeitliches Gehöft sowie ein Lager des Reichsarbeitsdienstes festgestellt, in Zehndorf eine Römerstraße und in Wohlsdorf eine ausgedehnte Siedlung der mittleren bis späten Bronzezeit, ein **mittel- bis spätbronzezeitlicher Brunnen** (Blockbergung!), **mittelatènezeitliche Brandgräber** (Waffengrab!), ein römerzeitlicher Brunnen sowie römerzeitliche Gräben. Abschließend wurden in Schönaich und Weitendorf mittel- bis spätbronzezeitliche Hausgrundrisse angetroffen.

Insgesamt wurden für die Realisierung des gegenständlichen Abschnitts zwischen den Jahren 2004 und 2008 bauvorbereitend Grabungsflächen im Ausmaß von 143.270 m² untersucht und 3.398 Befunde aufgenommen. Dies entspricht einer Dichte von 24 Befunden pro 1.000 m²!

3.3 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER BAUPHASE

In der Bauphase wurde eine systematische Beobachtung der beim Baugeschehen verursachten Bodeneingriffe durchgeführt, die aber unter Zugrundelegung der ausführlichen Maßnahmen im Vorfeld der Bauherstellung nicht behindernd in das eigentliche Baugeschehen eingegriffen hat.



Abb. 4: Kupferaxt, (3.500 – 2.200 v.Chr.)

Parallel zum Baufortschritt wurden entsprechend den Genehmigungsbescheiden die nachfolgenden Maßnahmen wie Fundkonservierung, Restaurierung, Grabungsauswertung und Bearbeitung der Funde und Befunde vorgenommen und bereits erste wissenschaftliche Veröffentlichungen (Endberichte) vorgenommen.

3.4 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PHASE DER ANLAGENÜBERNAHME UND -ÜBERGABE AN DEN ZUKÜNFTIGEN EIGENTÜMER

Für den künftigen Eigentümer ergibt sich aus der Umsetzung der Maßnahmen für das Fachgebiet Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege und hier im Speziellen aus der erforderlichen Gewährleistung betreffend die Geschlossenheit der Fundkomplexe und ihre gesicherte konservatorisch adäquate Verwahrung keine weiteren Verpflichtungen. Es ist vorgesehen, das umfangreiche Fundmaterial im Ausmaß von 35 m³ an das Universalmuseum Joanneum zur gesicherten konservatorischen Verwahrung zu übergeben. Diesbezügliche Übereinkommen sind noch in Vorbereitung.

4. MASSNAHMENBEISPIEL FÜR DAS SCHUTZGUT WASSER

4.1 VERFAHRENERGEBNISSE

Hinsichtlich der Gefahr von Verunreinigungen von Grundwasser oder Oberflächengewässern infolge von Unfällen mit Freisetzung von Gefahrengut wurde eine genaue Prüfung des Vorhabens vorgenommen. Im UVG des Abschnitts „Werndorf – Wettmannstätten“ wurden insbesondere folgende Maßnahmen im Störfall formuliert:

- *Zum Schutz der Oberflächenwässer (vor allem der Bäche) ist vor jeder Einleitung in einen Fluss, Bach oder Graben eine Absperrvorrichtung in Form eines Übergabeschachtes mit Schieber konzipiert. Im Störfall bleibt Gefahrengut durch das Schließen der Absperrvorrichtung im Übergabeschacht oder im Rückhaltebecken.*
- *Gegen Beeinträchtigung des Grundwassers werden in Bereichen mit einem erhöhten Verschmutzungsrisiko entsprechende Vorkehrungen getroffen: Hier ist der Grundwasserkörper z.B. durch einen gedichteten Unterbau unter der Trasse und gedichtete Bahngräben gesichert.*

Diese Maßnahmen wurden durch entsprechende Profiltypen konkretisiert, die im Störfall durch Abdichtungsmaßnahmen ein gänzlich Rückhalten des ausgetretenen Schadstoffs bzw. ein verzögertes Einsickern des Schadstoffs zum Grundwasser gewährleisten sollen.

Die in der UVE enthaltenen Maßnahmen wurden durch das UVG bestätigt und hier für das Schutzgut Wasser unter anderem als zwingende oder als in der Detailplanung zu beachtende empfohlene Maßnahmen formuliert, dass

- *in jenen Bereichen, wo keine Deckschichten entwickelt sind bzw. die Mächtigkeit der Deckschichten unter der Dammaufstandsfläche weniger als 2 m beträgt, die Wirksamkeit der vom Projektanten empfohlenen Maßnahmen noch weiter erhöht werden kann, wenn beiderseits des Dammfußes dammparallel verlaufende Rinnen, die aus mineralischer Dichtmasse hergestellt werden können, errichtet werden. Dadurch kann im Störfall das Eindringen kontaminierter Flüssigkeiten in den Aquifer zumindest verzögert werden.*
- *alle Bahngräben mit einer Humusaufgabe von 0,40 m auszuführen sind,*
- *für die Abdichtung der Rückhaltebecken generell PE-HD –Folien als Dichtungselement einzusetzen sind,*
- *Bahngräben möglichst auf ein Volumen von 100 m³ (Störfall) zu vergrößern sind, wobei auch die Einleitungsschächte in die Begleitkanäle hochzuziehen sind,*
- *im Rahmen der Detailplanung ist dafür ein Einsatzplan auszuarbeiten und vorzulegen ist.*

Das eisenbahnrechtliche Einreichoperat beinhaltet die Maßnahmen aus dem UVG.

Im Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsgescheid wurden folgende Vorschriften aufgrund des Gutachtens der Sachverständigen für das Fachgebiet Geologie und Hydrogeologie respektive Wasserbautechnik vorgenommen:

- *Im Streckenbereich zwischen dem Südportal des Hengsbergtunnels bei ca. Bahn-km 24,360 und ca. Bahn-km 25,10 sind als Störfallschutzmaßnahme die Bahngräben entlang der Trasse durch eine Humusierung mit einer Mindeststärke von 40 cm auszustatten.*
- *Bei den Querschnittsprofilen „A“ und „B“ („Laßnitztal“) ist im Bereich der Dammschultern zwischen der bituminösen Tragschicht und den humusierten Bahnbegleitgräben*

eine geeignete Dichtfolie einzuziehen, um ein Versickern von verunreinigten Wässern während eines Störfalles wirksam zu verhindern.

- *Im Hinblick auf einen Störfall ist in jenen Bereichen die unter Unterbauplanum bzw. Sohle der begleitenden Bahngräben keine ausreichende Deckschichtmächtigkeit aufweisen (als ausreichend wird > 2,0 m definiert) ist auch im Bereich der Dammschulter (falls Bauwerk in Dammlage) für eine störfallwirksame Abdichtung zu sorgen.*
- *Rechtzeitig vor Betriebsbewilligung sind im Einvernehmen mit den örtlichen Einsatzorganisationen Organisationskonzepte für die Störfallbewältigung auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen.*

Im Zuge der Erstellung der Einreichunterlagen wurde von den Gutachtern auch präzisiert, dass jeder Entwässerungsabschnitt ein Rückhaltevolumen von mind. 100 m³ (dies entspricht etwa dem Fassungsvermögen eines großen Kesselwagens) aufzuweisen hat. Fallweise geschah dies durch eine Aufweitung des Bahngrabens oder die Schaffung eines Rückhalte-raums.

In weiterer Folge waren die wasserrechtliche Bewilligung für die Einleitungen in die Vorfluter bei den jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörden einzuholen, wobei in den Bescheiden dieser ergänzende Auflagen formuliert wurden. Zu Maßnahmen und Auflagen des UVG und dem eisenbahnrechtlichen Baubescheid widersprüchlichen Sichtweisen mussten dabei z.T. durch die Konsenswerberin ausgeglichen werden.

4.2 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PLANUNGSPHASE

Die Umsetzung des Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheids in der Ausschreibungs- und Ausführungsplanung ist insbesondere durch die Konformitätserklärungen der jeweiligen Planer, in denen die vollständig Übernahme der Festlegungen aus den Baugenehmigungsbescheiden in die Ausschreibungsplanung bestätigt wurde, gewährleistet.

Im konkreten Fall erfolgt die Sicherstellung der Störfallsicherheit, wie zuvor beschrieben, durch die Errichtung eines dichten Bahndamms, durch bituminöse Planumsabdichtung, die Ausbildung von Bahngräben mit 40 cm Humusaufgabe, darunter liegendem Geotextil und Dichtfolie (PH-DE) sowie die Aufweitung von Bahngräben, um ein Volumen von 100 m³ erreichen zu können.

4.3 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER BAUPHASE

Die Örtliche Bauaufsicht wurde besonders zur Überwachung aller Bauleistungen im Hinblick auf die Einhaltung der allgemeinen gesetzlichen Regelungen und projektbezogenen behördlichen Vorschriften und Auflagen (Eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid) sowie die Übereinstimmung mit den Ausführungsunterlagen angewiesen. Dies war ebenso durch Konformitätserklärungen zu bescheinigen, dadurch wurde die Umsetzung der zugrundeliegenden Projekts- und Bescheidinhalte erreicht.

4.4 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PHASE DER ANLAGENÜBERNAHME UND -ÜBERGABE AN DEN ZUKÜNFTIGEN EIGENTÜMER

Das entsprechend den behördlichen Vorgaben auszuarbeitende „Organisationsprogramm für die Störfallbewältigung“ enthält für Einsätze im Störfall technische und organisatorische Maßnahmen sowie Alarmpläne (Abb. 5) und wurde in Abstimmung mit den zuständigen Feuerwehren erarbeitet. Das Organisationsprogramm beschreibt die Organisation bzw. wichtige Einrichtungen, deren Zuständigkeiten und Erreichbarkeit, den Alarmierungsvorgang und gibt Informationen für den Einsatz der Feuerwehr. Die Alarmpläne haben die detaillierte Be-

schreibung der Zufahrtswege und Zugangsmöglichkeiten zu den Bereichen der Bahnanlage, insbesondere den Absperrvorrichtungen, zum Zweck.

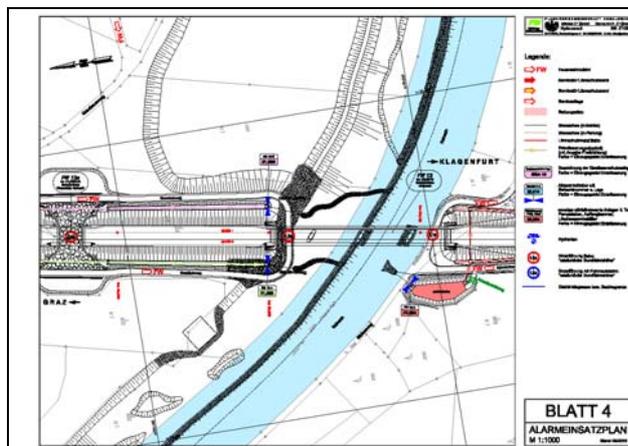


Abb. 5: Auszug aus einem Alarmplan

Dieses Programm wird im Zuge der Anlagenübernahme und –übergabe zur Umsetzung und allfälligen Fortschreibung an den künftigen Eigentümer übergeben.

5. MASSNAHMENBEISPIEL FÜR DAS SCHUTZGUT MENSCHEN, TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄUME

5.1 VERFAHRENERGEBNISSE

Hinsichtlich der Gefahr der Beeinträchtigung einer im Zuge der Erhebungen für die UVE festgestellten, ausgedehnten Graureiherkolonie im Abschnitt „Wettmannstätten – St. Andrä“ nahe der Baustelleneinrichtungsfläche Leibenfeld wurden insbesondere folgende Maßnahmen formuliert:

- Exakte Bestandserhebung und jährliches Monitoring der Kolonie und Registrierung von Veränderungen
- Information der Bevölkerung und der an der Ausführung beteiligten Firmen über Begehungs- und Befahrungseinschränkungen
- Rodungsmaßnahmen ausschließlich in der Zeit zwischen 1. August und 31. Januar (außerhalb der Brutzeit)
- Verwendung von Natriumdampf Lampen für die Baustellenbeleuchtung mit einer maximalen Lichtpunkthöhe der Beleuchtungskörper von 12 m
- Verhinderung von Blendwirkungen, d.h. nach unten gerichtete Leuchten
- maximale Höhe für Turmkräne bis zur mittleren Kronenhöhe der Laubbäume. Möglichst tiefer Sitz der Führerkabine und so gering als möglich beleuchtet. Positionslichter möglichst nahe an der Drehachse
- Optimierung bzw. Minimierung des LKW- und PKW-Verkehrs; kein Einsatz von Abblend-, Nebel- oder Fernlicht
- Maximale Höhenbegrenzung der Schuttermatten mit 10 m
- Nach Möglichkeit kein Arbeiten der Radlader in den Nachtstunden
- Flugdach über dem Schweißplatz
- Einsatz von schallgedämpften Fahrzeugen und Geräten

Die im UVG enthaltenen Maßnahmen wurden in den darauffolgenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Materienverfahren als Projektinhalte oder teils als Auflagen aufgenommen. Zwecks klarer Messbarkeit einzelner Anforderungen („Optimierung des LKW-

Verkehrs“), zivilrechtlich kaum vorhandener Durchsetzbarkeit („Aussprechung von befahrungs- und Betretungseinschränkungen“) oder gesetzlicher Widersprüchlichkeit („kein Einsatz von Abblend-, Nebel- oder Fernlicht“) verbleibt in Hinblick auf die Umsetzung jedoch eine Grauzone.

5.2 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PLANUNGSPHASE

Die auferlegten Maßnahmen mussten in den weiteren Behördenverfahren in Folge der frühzeitig tiefgreifenden und detaillierten Bearbeitung für die UVP nicht weiter detailliert werden. Durch zwischenzeitlich vorliegende, weitergehende Fachuntersuchungen, Publikationen und flankierende Programme, wie z.B. „Die Helle Not“, in dem negative Auswirkungen von Kunstlicht aufgezeigt werden, aber auch Handlungsvorschläge für eine energieeffiziente und umweltverträgliche Beleuchtung vorliegen, konnten einzelne Maßnahmen neu bewertet und dem Stand der Wissenschaft gemäß „nachgeschärft“ und so in die Ausschreibungs- und die späteren Vertragsdokumente für die Baumaßnahmen aufgenommen werden. Dieses Beispiel von Maßnahmen zeigt die Bedeutung dieser im Sinne der Kommunikation und Maßnahmen-durchgängigkeit und –weiterentwicklung, jedoch führten sie zu keinen nennenswerten zeitlichen, technischen oder wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Projekt.

5.3 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER BAUPHASE

Die Umsetzung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheids in der Ausschreibungs- und Ausführungsplanung ist insbesondere durch die Konformitätserklärungen der jeweiligen Planer, in denen die vollständig Übernahme der Festlegungen aus den Baugenehmigungsbescheiden in die Ausschreibungsplanung bestätigt wurde, gewährleistet. Die Örtliche Bauaufsicht ist vor Ort auch auf die Einhaltung und Ausführung dieser Maßnahmen der verantwortlich. Auf Grund z.T. nicht eindeutig quantifizierbarer Maßnahmen (z.B. Optimierung des LKW-Verkehr) und sich widersprechender Anforderungen (z.B. kein LKW-Licht versus Arbeitnehmerschutz) ist jedoch im Detail auch baubegleitend der fachliche Dialog mit den Planern, Ausführenden, der ökologischen Bauaufsicht und Behördenvertretern und deren Verständnis erforderlich und auch zweckdienlich.

5.4 DIE UMSETZUNG DER MASSNAHME IN DER PHASE DER ANLAGENÜBERNAHME UND -ÜBERGABE AN DEN ZUKÜNFTIGEN EIGENTÜMER

Im Zuge der bisherigen Erkenntnisse zeigte sich, dass nach Jahren des externen Drucks auf die Kolonie in Folge freizeit- und forstwirtschaftlicher Nutzung des relevanten Waldstückes sogar der Effekt eintritt, dass trotz der nahen Bautätigkeiten wieder ein stabiler Bestand mit leichten Zuwachstendenzen der Kolonie zu verzeichnen ist (Abb. 6). Wirkungsvolle Maßnahmen, Gewöhnungsaspekte an den Baubetrieb, belegt durch direkte Besuche der Baustellenbereiche (Abb. 7), und geringerer Nutzungsdruck auf die Restwaldfläche werden als Ursache dafür gesehen.

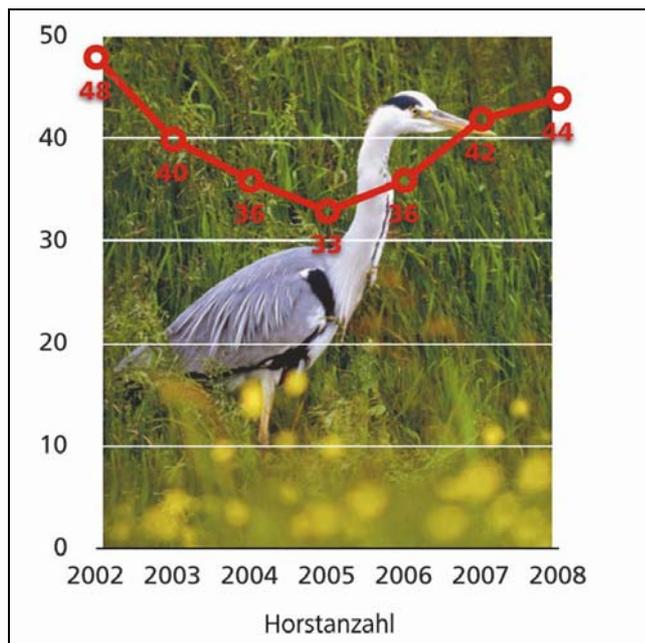


Abb. 6: Entwicklung der Graureiherkolonie (gemessen an der Horstanzahl) im Bereich der Baustelle Leibenfeld seit 2002 (mit Baubeginn Erkundungstunnel 2005)

Von Seiten namhafter Ornithologen und Vertretern der Landesumweltanwaltschaft wurde die vorgeschlagene Lage der Baustellenfläche im Nahbereich der Graureiherkolonie ursprünglich als jedenfalls projektinkompatibel und existenzgefährdend für die Kolonie gesehen. Die frühzeitige Kenntnis dieser vermeintlichen Projektbedrohung gestattete der Projektwerberin aber auf sachlicher Ebene, mit Hilfe fachlich fundierten Untersuchungen und Maßnahmen, ein Einverständnis zum Projekt zu erzielen, die erforderlichen Genehmigungen zu erlangen und, wie derzeit zu beobachten ist, den Bestand der Kolonie trotz naher Bauarbeiten (Abb. 8) zu sichern.



Abb. 7: Graureiher im Jahr 2007 in Deponiebereich der Baustelle Leibenfeld

Wie jedoch die diesbezügliche Erfüllung der projekts- und bescheidgemäßen Inhalte mangels nicht immer messbarer und sich widersprechender Vorgaben im Detail zu bescheinigen sein wird, wird sich erst Betriebsgenehmigungsverfahren herausstellen.



Abb. 8: Baustelleneinrichtungsfläche Leibenfeld (KAT2) im Frühjahr 2011 mit angrenzendem Waldstück der Graureiherkolonie im oberen Bildteil

RESÜMEE

An Hand von drei exemplarisch ausgewählten Beispielen aus den UVP-pflichtigen Abschnitten der Koralmbahn wurde der Versuch der Umsetzung von Maßnahmen und deren Nachweis in Hinblick auf Zweckmäßigkeit und Erfüllung für die Betriebsbewilligung dargestellt. Das Faktum, dass die UVP für die UVP-pflichtigen Abschnitte der Koralmbahn gemäß UVP-G 2000 in einem nicht teilkonzentrierten Verfahren ohne abschließende Bescheiderlassung abgewickelt wurde und dem Umstand, dass in der Folge verschiedene darauf aufbauende Materiengenehmigungen erwirkt werden mussten, bewirkte eine enorme Komplexität in der Durchgängigkeit der Maßnahmenentwicklung und deren Verfolgung bis zu deren Umsetzung. Zusätzlich wurde dieser Umstand auch noch durch die Novellierung des EisbG verschärft.

Dies stellte für die Konsenswerberin eine enorme Herausforderung dar und wurde insbesondere dadurch gemeistert, dass alle Maßnahmen und deren Weiterentwicklung von Anfang an in Datenbanksystemen verwaltet wurden.

Einen besonderen Umstand aus den gegebenen gesetzlichen Randbedingungen stellte auch dar, dass – trotz der Bemühungen der UVP-Behörde – in den unterschiedlichen Materienverfahren z. T. verschiedene Sachverständige über ein und dieselbe Maßnahme urteilen und z.T. daraus divergierende Sichtweisen entstanden, die die Konsenswerberin wieder versuchen musste auszugleichen.

Durch die zwischenzeitlich vorgenommene Novellierung des UVP-G können nunmehr auch Eisenbahn-Hochleistungsstrecken in teilkonzentrierten Verfahren abgewickelt werden, was zwar zu einer Verringerung der Behördenverfahrensschritte führt, aber zu einer starken Vergrößerung der Einzelverfahren führt. Aus der Sicht der Verfasser sollte sohin konsequent weiter überlegt werden, ob es nicht zu einer weiteren Verringerung der einzelnen Verfahrensschritte kommen kann (z.B. keine gesonderten Verfahren in der mittelbaren Bundesverwaltung und Landesverwaltung nach Abschluss einer UVP) und ob die jeweils durch Gutachten und Sachverständigenaussagen zu belegenden Themen in deren Detaillierungsgrad nicht vereinfacht werden können.

Die vorliegenden Umstände führen naturgemäß dazu, dass letztendlich bis zur Erlangung der Betriebsgenehmigung für die Konsenswerberin ein relevantes Ausmaß an Rechtsunsicherheit besteht, welches durch die Konsenswerberin neben fundierter und fachlich breit angelegter Planung vor allem durch intensiven Abstimmungsbedarf mit den Behörden, den zukünftigen Betreibern und Eigentümern und der anrainenden Bevölkerung ausgeglichen werden muss.

AM BEISPIEL BRENNER BASISTUNNEL: DIE UVP FÜR GROSSE INFRASTRUKTURVORHABEN IN ITALIEN UND ÖSTERREICH - EINE EU-RICHTLINIE – ZWEI WELTEN?

Dr. Johann Hager, BBT SE, Bozen - Innsbruck
Dr. Walter Huber, Umweltbeobachtungsstelle des BBT, Franzensfeste

1. DAS VORHABEN

1.1 GRUNDLAGEN

Mit dem Vorhaben Brenner Basistunnel wird der Alpenhauptkamm zwischen Innsbruck und Franzensfeste gequert. Der Basistunnel ist Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), konkret TEN Nr. 1 Berlin - Palermo.



Abbildung 1: Prioritäre Achse TEN Nr. 1

Die wesentlichen Elemente des Projektes sind ein 55 km langer Eisenbahntunnel bestehend aus zwei eingleisigen Fahrrohren mit einem Regelachsabstand 70m und einem Erkundungs-Entwässerungsstollen, welcher zumeist in Mittellage ca. 12m unter den Fahrrohren verläuft. Weitere wesentliche Merkmale des Projektes sind:

- Verbindung zwischen den Fahrrohren alle 330m.
- Geschwindigkeit max. 250 km/h
- Fahrstrom 25kV / 50 Hz (Bestandnetz 15kV / 16,7 Hz in A; 3kV Gleichstrom in I)
- Zugsicherung/Zugsteuerung/Signalgebung: ERTMS Level 2 (ausschließlich)

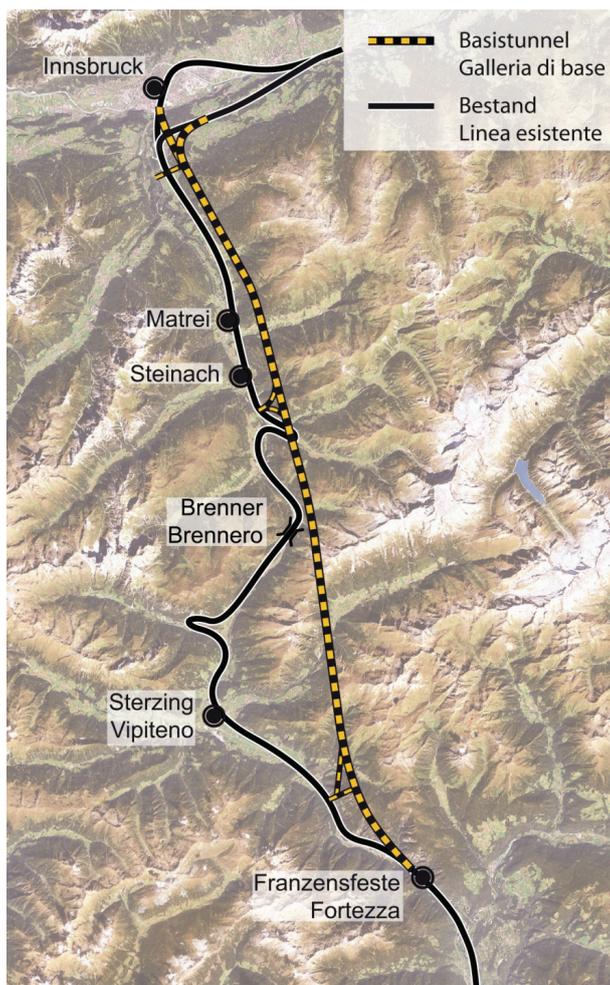


Abbildung 2: Linienführung BBT - Überblick

1.2 RECHTSRAHMEN

Dem Vorhaben liegen eine Reihe von Beschlüssen und Festlegungen der EU wie Deutschlands, Österreichs und Italiens zugrunde, insbesondere:

- Beschluss der Europäischen Rats von Essen 1994 (Entscheidung Nr. 884/2004/EG) betreffend die Transeuropäischen Netze Verkehr. Die Achse Berlin – Neapel (später Palermo) ist darin als Nr. 1 der prioritären Projekte angeführt (jetzt als „Vorrangiges Vorhaben“ mit erklärtem „Europäischem Interesse“ im Sinne der Art. 23 bis 25 der TEN-Leitlinien in ihrer Neufassung ABI L 204/11 vom 05.08.2010);
- Staatsvertrag Italien-Österreich von Wien vom 01.04.2004 (Gazzetta Ufficiale N. 157 vom 08.07.2006 bzw. BGBl. III Nr. 177/2006) betreffend die Verwirklichung eines

Eisenbahntunnels auf der Brennerachse, wobei Festlegungen betreffend die Rechtsform der Projektwerberin (Europäische Gesellschaft), den Rechtssitz (in Planung und Betrieb Innsbruck, im Bau Bozen), Institutionen (zwischentälltliche Kommission), den Güterbesitz (unteilbar gemeinsam) und die Verfahren (Territorialprinzip: Genehmigungsverfahren nach den nationalen Vorschriften) getroffen werden;

- Alpenkonvention und zugehörige Protokolle, wobei allerdings das Verkehrsprotokoll von Italien nicht ratifiziert wurde;
- Unionsrecht zum öffentlichen Auftragswesen, dem Eisenbahnwesen und der Umweltverträglichkeit, dessen Einhaltung Voraussetzung für die Gewährung von TEN-Zuschüsse ist;
- ESPOO- und Århuskonvention, allerdings unter Beachtung des Vorrangs des Unionsrechts im Verhältnis zwischen den Mitgliedsstaaten.

Trotz gleicher UVP-Grundlage (UVP-Richtlinie der EU) ist die Ausgestaltung des UVP-Verfahrens in Italien und Österreich sehr unterschiedlich, wobei noch die Rechte Südtirols aus dem Autonomiestatut zu berücksichtigen sind.

1.3 BEGRÜNDUNG UND ZIELE DES VORHABENS

Dem Vorhaben liegen zwei Zielsetzungen zugrunde, die in der technischen Lösung „Eisenbahntunnel“ gleichlaufend sind, nämlich:

- Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung im Bereich der Brennerachse (Lärmschutz, Luftgüte)
- Schaffung verbesserter Verkehrsbedingungen zur Vertiefung des Binnenmarktes im Eisenbahnsektor

Die „freie Verkehrsträgerwahl“, „verkehrslenkende Maßnahmen“ oder die Reduktion des (Transit-)Verkehrs sind konträre Zielsetzungen und kein Ziel oder keine Begründung des Vorhabens. Sie fallen in den Bereich politischer Entscheidungen und sind mittlerweile weitgehend der nationalen Disposition entzogen.

Zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene gilt: Der Tunnel ist die unabdingbare technische Voraussetzung dafür, nicht aber ihr Garant.

In technischer Hinsicht soll die Achse durchgehend viergleisig werden, wobei die bestehende Strecke von den Staatsbahnen modernisiert wird (z.B. kürzere Blockabstände, möglicher Gleiswechselbetrieb, Zugsicherung / Zugsteuerung ERTMS Level 2).

2. GENEHMIGUNGSVERFAHREN

2.1 AUSGANGSLAGE

Durch Terminsetzungen betreffend die „prioritären Projekte“ in Italien nach dem „Legge Obiettivo“ (Zielgesetz) von 2001 musste Ende 2002 kurzfristig von der damaligen BBT-EWIV noch vor Abschluss des Staatsvertrags in Italien das „Progetto preliminario“ (Vorprojekt) erstellt und Mitte Juni 2003 zur Einleitung des UVP-Verfahrens eingereicht werden. Parallel dazu wurde in gleicher Tiefenschärfe (!) in Österreich das UVP-Konzept für das (freiwillige)

Vorverfahren erstellt und eingereicht. Es bestanden keinerlei Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Vorhaben. Das im späteren Staatsvertrag festgelegte Prinzip der getrennten Verfahren im jeweiligen Staat wurde damit vorweggenommen und die kurz in Betracht gezogene Alternative eines gemeinsamen Verfahrens verworfen. Sie hätte in beiden Staaten eines verfassungsändernden Staatsvertrags bedurft und auch schwerwiegende Brüche mit der jeweiligen Verwaltungspraxis nach sich gezogen.

Nachstehend werden die Verfahren historisch beschrieben, da ab 2005 eine geänderte Rechtslage in beiden Staaten durch Umsetzung einer Änderung der UVP-Richtlinie der EU eintrat bzw. in Italien das Umweltrecht kodifiziert wurde.

2.2 ITALIENISCHES VERFAHREN

2.2.1 Verfahrensablauf nach dem legge obiettivo, dem GVD Nr. 152/2006, dem kodifizierten Umweltrecht GVD 163/2006 und seinen verstreuten Vorgängerbestimmungen

Das Legge obiettivo legt die prioritären Infrastrukturvorhaben (Vorhaben von strategischem Interesse) Italiens fest und enthält Sonderbestimmungen zur Verfahrensbeschleunigung. Das „gesetzesvertretende Dekret“ (GVD) Nr. 163/2006 umfasst den gesamten Bereich des öffentlichen Auftragswesens und zwar in Bezug auf Genehmigung, Ausschreibung, Vergabe und Durchführung. Soweit hier relevant, galt nach dem ital. Umweltkodex GVD Nr. 152/2006 (mehrfach geändert) und den vorhin zitierten Bestimmungen dieser Ablauf:

a) Verfahren betreffend das Vorprojekt nach alter Rechtslage (progetto preliminario):

Dieses beinhaltet die Umweltverträglichkeitserklärung und die UVP-Prüfung, enthält aber auch finanzrechtliche Festlegungen (Kosten). Die Einreichung erfolgte im Juni 2003 in Bozen und in Rom.

Die Projektunterlagen lagen zur Einsicht bei der Südtiroler Landesregierung und der BBT SE auf. Das Projekt wurde 2003 auch in Bozen bei der Südtiroler UVP-Behörde eingereicht, da das Land Südtirol primäre Zuständigkeit in Sachen Raumordnung besitzt und deshalb die gebotene Eintragung des Streckenverlaufes in die Bauleitpläne eine (eigene) UVP zwingend notwendig machte. Es wurden in Südtirol entsprechende Bürgerversammlungen in den betroffenen Gemeinden durchgeführt, die Pläne zur Einsicht in den Ämtern und in den Gemeinden aufgelegt, das Verfahren zur Genehmigung des Vorprojektes abgewickelt, die ca. 80 Eingaben bewertet und das Gutachten erstellt, das von der Landesregierung vollinhaltlich beschlossen wurde. Gemeinsame mit der gesamtstaatlichen UVP-Behörde wurde ein Lokalaugenschein durchgeführt und die Umweltauflagen definiert. Das genehmigte Vorprojekt wurde nach Rom weitergeleitet. Die römische Kommission nahm die Bozener UVP als Grundlage ihrer Begutachtung, die dann in der CIPE mündete.

Italien notifizierte den Antrag gegenüber Österreich. Österreich regierte nicht und verschwieg sich damit. Stellungnahmen wurden von der (damaligen) BBT-EWIV kommentiert. Der CIPE (interministerielles Komitee für wirtschaftliche Programmation) erteilte Ende 2004 die Genehmigung. Im Wesentlichen wurden, was die Umwelt betrifft, die Forderungen Südtirols übernommen.

► Dem Projekt wurde damit bereits im Dezember 2004 die grundsätzliche Umweltverträglichkeit attestiert (in Österreich erst 2009!) und dies 2005 im Amtsblatt der Republik verlautbart.

b) Verfahren betreffend das endgültige Projekt (progetto definitivo):

Gegenstand der Prüfung dieses im März 2008 eingereichten Projekts war die Überprüfung, ob darin die Vorgaben aus der Entscheidung zum Vorprojekt umgesetzt wurden, wobei hier auch ein größerer Detaillierungsgrad gegeben war (in etwa in der Tiefe des österr. UVP-Projekts). Ferner wurden Projektänderungen beurteilt (z.B. der Verzicht auf den Fensterstollen Pfitsch zufolge einer Forderung Südtirols). Der Verfahrensablauf entsprach dem des Vorprojekts. Die positive Entscheidung wurde Anfang Februar 2010 im Amtsblatt verlautbart.

► CIPE-Genehmigungen enthalten nicht nur behördliche Genehmigungen, sondern auch Festlegungen betreffend Kosten, Finanzierung und Kostenkontrolle (Antimafia-Bestimmungen).

Es wurden keine Rekurse an den Consiglio di Stato (oberstes Verwaltungsgericht) erhoben.

2.2.2 Verfahren nach dem Recht der autonomen Provinz

Im Rahmen ihrer Kompetenz erteilte die autonome Provinz Bozen Südtirol Genehmigungen für den Erkundungsstollen nach Vorliegen der Genehmigung des Vorprojekts seitens des Staates. Bereits 2006 (!) konnte mit dem Vortrieb des Erkundungsstollens Aicha-Mauls (10,5 km) und des Fensterstollens Mauls (1,7 km) begonnen werden.

Die Provinz erteilt auch weitere Detailgenehmigungen.

2.3 VERFAHRENSABLAUF NACH DEM UVP-G 2000

2.3.1 Vorverfahren:

Das Vorverfahren, beantragt im Juni 2003, endete damit, dass das Konzept für die Umweltverträglichkeitserklärung und die zugehörigen Untersuchungen fachlich akzeptiert wurden. Bezüglich der grenzüberschreitenden Auswirkungen wurde das Verfahren von der Landesregierung durchgeführt, sonst vom BMVIT.

Erkundungsstollen sollten ursprünglich vor Vorliegen der UVP begonnen werden, worauf trotz Vorliegen einer entsprechenden Genehmigung des BMVIT nach dem Eisenbahngesetz wegen Bedenken mit der Vereinbarkeit dem Unionsrecht (UVP-Richtlinie) im April 2008 verzichtet wurde. Letztlich konnte erst im Dezember 2009 der erste Erkundungsstollen in Österreich angeschlagen werden.

2.3.2 UVP-Verfahren:

Die UVP wurde im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens nach den Bestimmungen des dritten Abschnitts des UVP-G 2000 vom BMVIT durchgeführt. Die UVE sowie die sonstigen Projektunterlagen (ca. 800 kg) wurden in allen Standortgemeinden, bei der Landesregierung, der BBT SE in Innsbruck sowie im BMVIT zur Einsichtnahme aufgelegt (Mai / Juni 2008). Unter Berücksichtigung der rund 70 Stellungnahmen erstellten die Sachverständigen bis Ende September 2008 das UVG, das gleich der UVE aufgelegt und am 22. Oktober 2008 öffentlich erörtert wurde. Daran schloss die öffentliche mündliche Verhandlung über die Genehmigungsanträge. Der teilkonzentrierte Bescheid des BMVIT (betreffend alle erstinstanzlichen Genehmigungen eines Bundesministers) erging am 15.04.2009.

2.3.3 Sonstige bundesrechtliche Verfahren:

Das Verfahren betreffend die sonstigen bundesrechtlichen Genehmigungen (Teile des Wasserrechts, Abfallrecht, Denkmalschutz) wurde Ende September 2008 beantragt, im Dezember verhandelt und am 19.04.2009 vom Landeshauptmann erlassen.

Eine Besonderheit lag darin, dass das abfallrechtliche Verfahren (Deponien) in sich eine Vollkonzentration enthält und auch landesrechtliche Genehmigungen umfasst (Naturschutz).

In diesen Verfahren wurden zwingende Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren teilweise erheblich verschärft!!

Es gibt keine konzentrierte Berufungsinstanz, weshalb für Berufungen teils der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol, teils das BMLFUW und das Bundeskanzleramt zuständig war.

2.3.4 Landesrechtliche Verfahren:

Diese sind nicht konzentriert. Die Genehmigungen können erst nach Erlassung des teilkonzentrierten Bescheides des BMVIT (Ende der UVP) erlassen werden.

Der naturschutzrechtliche Bescheid (ohne Deponien) einschließlich natura-2000 wurde von der Landesregierung Ende August 2009 erlassen.

2.3.5 Exkurs: Rechtsmittelverfahren zur UVP in Österreich

Gegen den „UVP-Bescheid“ wurden zwei Beschwerden an den Verwaltungsgerichtshof erhoben und zwar vom Bund / Bundesforste AG und der Umweltorganisation Transitforum. Im Oktober 2010 überraschte der VwGH alle Beteiligten mit einem Beschluss, in dem er die Beschwerden zurückwies mit der Begründung, Art. 10a der UVP-RL verlange eine Überprüfung der UVP-Entscheidung durch ein Gericht. Im fehle es aber an der „Kognitionsbefugnis“ (keine Befugnis zur Sachverhaltsermittlung und Beweisaufnahme). Daher wäre nach Unionsrecht entgegen dem Gesetz die Zuständigkeit des Umweltsenats beim BMLFUW gegeben. Er wies in der Begründung die Beschwerdeführer auf die Möglichkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen den Ablauf der Berufungsfrist zur Erhebung einer Berufung (wegen unrichtiger Rechtsmittelbelehrung) hin.

Dieser Beschluss konnte extreme Rechtsfolgen entfalten, da im Falle einer Wiedereinsetzung durch das BMVIT ein Berufungsverfahren anhängig wurde und keine

rechtskräftige Genehmigung mehr vorlag. Die sofortige Einstellung aller Bauarbeiten wäre die Folge gewesen. Es ergaben sich auch zahlreiche offene Fragen zu den Nebengenehmigungen und auch abgeschlossenen Verfahren seit 2005.

Die BBT SE erwirkte Ende Jänner 2011 den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Berufungen seitens des BMVIT und rief gegen den Wiedereinsetzungsbescheid des BMVIT betreffend das Transitforum den Verfassungsgerichtshof (VfGH) an. Dieser hob den Bescheid des BMVIT Ende Juni 2011 auf, da der Umweltsenat nicht gesetzlicher Richter ist und der VfGH als Gericht im Sinne der Europäischen Menschenrechtskonvention und der Grundrechtscharta der Union in Entsprechung der Vorgaben des Unionsrechts seine Befugnisse über die Schranke des VwGG auszudehnen gehabt hätte.

Damit hat die BBT SE wieder einen rechtskräftigen „UVP-Bescheid“. Derzeit sind ein Kompetenzfeststellungsverfahren beim VfGH und ein Wiederaufnahmeantrag beim VfGH jeweils seitens des Transitforums anhängig.

Im Umfeld dieser Vorgänge wurden von verschiedenen Gruppen diverse Wiederaufnahmeanträge an verschiedene Behörden gestellt, die mittlerweile abschlägig erledigt wurden bzw. im Lichte des VfGH-Erkenntnisses hinfällig sind.

2.4 GEGENÜBERSTELLUNG DER VERFAHREN IN BEIDEN STAATEN NACH GELTENDER RECHTSLAGE

Italien	Österreich
%	Fakultatives Vorverfahren (UVE-Konzept)
Vorprojekt	Teilkonzentriertes Verfahren BMVIT
<ul style="list-style-type: none"> • UVE - Auflage • Stellungnahme, Anhörung • Dienststellenkonferenz, ministerielle Gutachten • CIPE-Entscheidung (CIPE 1) 	<ul style="list-style-type: none"> • UVE - Auflage • Stellungnahmen • Integratives UVG durch Sachverständige der Behörde • Öffentliche Erörterung / mündliche Verhandlung • Teilkonzentrierter Bescheid
	Teilkonzentriertes Verfahren LH
	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache bundesrechtliche Genehmigungen (teilkonzentriert) • Genehmigung nach AWG (vollkonzentriert)
	Landesverfahren
	<ul style="list-style-type: none"> • Keine (Teil-) Konzentration
Definitives Projekt	%
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Erfüllung der Vorgabe der CIPE 1 Entscheidung • Prüfung allfälliger Projektänderungen 	

3. ZUSAMMENFASSUNG

3.1 ITALIEN

Das italienische Verfahren genügt den Anforderungen der UVP-RL der Union, geht aber nicht darüber hinaus:

- Umweltverträglichkeitserklärung
- Stellungnahmerecht (für jedermann) und Anhörungsrecht (für Gemeinden, Provinzen, Umweltorganisationen)
- Bewertung durch Dienststellenkonferenz und Fachgutachten der Ministerien (keine UVG im Sinne des österr. Rechts)
- Entscheidung durch eine Kommission (CIPE)

Die Einhaltung der UVP wird im Verfahren zum *progetto definitivo* geprüft, das wiederum Grundlage der Ausschreibung ist.

Anzumerken ist, dass in Italien häufig eine Generalunternehmerbeauftragung erfolgt, wobei dieser für Planung, Genehmigungen und Ausführung zuständig ist und die Genehmigungen auf den Ebenen *progetto preliminario*, *progetto definitivo*, *progetto esecutivo* erwirkt. Beim BBT findet dies keine Anwendung.

3.2 ÖSTERREICH

Das österreichische Verfahren zeichnet sich durch Zersplitterung, Mehrfachprüfungen (UVG versus § 31 Gutachten), Koordinationsproblematiken, Rechtsschutzersplitterung und weite Parteienrechte aus. Neben Umweltorganisationen haben auch (spontane) Bürgerinitiativen Parteienrechte. Zur UVE wird ein eigenes UVG erstellt.

Der Verwaltungsaufwand (z.B. Auflagen in allen Gemeinden) ist wesentlich höher als in Italien, die Gefahr von Verfahrensmängeln ungleich größer.

3.3 SCHLUSSBEMERKUNG ZU ÖSTERREICH

In Bezug auf Hochleistungsstrecken (Fernseisenbahnen) besteht in Österreich keinerlei Harmonisierung zwischen dem Eisenbahngesetz und dem UVP-G. In Anlehnung an die „benannten Stellen“ als maßgebende Prüfstellen für die Interoperabilität nach dem Europäischen Eisenbahnrecht wurde der Nachweis des Einhaltens des Standes der Technik insgesamt dem Projektwerber übertragen (§ 31a EisbG). Das UVP-G demgegenüber sieht die fachliche Prüfung durch behördlich bestellte Sachverständige vor. Verkompliziert wird dies weiter dadurch, dass keine Übereinstimmung der Begrifflichkeit besteht.

Unionsrecht wird in Österreich in der österreichischen Verwaltungstradition verstanden und umgesetzt, im Ergebnis führt dies zu einer Übererfüllung und zugleich zu Umsetzungsdefiziten! Insoweit wird die UVP zu einer echten Projekterschwernis ohne Gegenwert für die Umwelt.

PLANGENEHMIGUNGSVERFAHREN – EINE VORAUSSETZUNG FÜR UMWELTGERECHTES BAUEN

Dipl.-Ing. Heinz EHRBAR, ETH Zürich, Leiter Tunnel- und Trasseebau, AlpTransit Gotthard AG, Luzern

Rechtsanwalt Beat INDERGAND, Rechtsdienst, AlpTransit Gotthard AG, Luzern

Dipl.-Ing. Alex REGLI, ETH Zürich, Leiter Planung und Umwelt, AlpTransit Gotthard AG, Luzern

1 Ausgangslage

Im Jahr 1980 wurde der Gotthard Strassentunnel als zweispurige Nord-Süd-Verbindung und Bestandteil der Autobahn A2 eröffnet. In kurzer Zeit nahm der Gütertransitverkehr stark zu. Der Anteil der Eisenbahn sank von über 85% vor der Eröffnung des Strassentunnels auf mittlerweile ca. 62%.

Bereits im Jahre 1991 hatte der schweizerische Bundesrat deshalb beschlossen die alpenquerende Schieneninfrastruktur mit einer Netzvariante auszubauen, d.h. durch den gleichzeitigen Bau des Lötschberg- und des Gotthard-Basistunnels. 1992 wurde dieser Beschluss vom Stimmvolk gutgeheissen.

1994 wurde dann eine Initiative eingereicht, welche auf Verfassungsstufe verlangte, dass das Alpengebiet vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs geschützt werde indem der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene verlagert wird und die alpenquerenden Strassenkapazitäten nicht mehr ausgebaut werden darf.

Zum nicht geringen Erstaunen vieler politischer Kreise stimmte das schweizerische Stimmvolk diesem Anliegen zu. In den darauf folgenden Verhandlungen mit der EU über das Landverkehrsabkommen kam die Schweiz unter Zugzwang. Nur dank der Zusicherung der Schweiz, die Schieneninfrastruktur entsprechend auszubauen, kam diese wichtige Vereinbarung 1999 schliesslich zustande.

1998 wurde in zwei Abstimmungen die Finanzierung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs auf ein stabiles Fundament gestellt. Es wurde zum einen die Finanzierung über einen aus speziellen Steuereinnahmen geäuften Fonds beschlossen, womit hohe Kapitalkosten verhindert werden konnten. Zum anderen wurde eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in Kraft gesetzt welche der Speisung des Fonds dient.

Damit waren 1998 die Weichen für eine Realisierung der beiden alpenquerenden Eisenbahn-Achsen gestellt. Bevor jedoch gebaut werden konnte, mussten auch die entsprechenden Plangenehmigungsverfahren zeitgerecht abgeschlossen werden. Mit diesen Verfahren wurden auch behördenseitig neue Massstäbe gesetzt. Im Folgenden soll gezeigt werden, wie mit den Planungsverfahren dem Gedanken des Umweltschutzes auch in der Realisierungsphase zum Durchbruch verholfen wurde.

2 Gesetzgebung

Die Gesetzgebung über die Eisenbahnen ist in der Schweiz Sache des Bundes und im Art. 87 der Bundesverfassung geregelt.

Seit 1992 umschreibt ein Verfassungsartikel (Art. 196 Ziffer 3 der Übergangsbestimmung zur BV) den Auftrag, welcher zum Bau der Neuen Alpentransversale (NEAT) geführt hat. Die NEAT soll mit einem leistungsfähigen Schienekorridor die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, den Personenverkehr fördern und zu einem Schutz vor weiteren ökologischen Belastungen führen.



Abb.1: Strasse /
Schiene (Alpenschutz)

Die Konkretisierung des Konzepts NEAT erfolgt in folgenden verfahrensrechtlichen Schritten, immer unter Einbezug der Umweltaspekte:

- Studie Auswahl eines Korridors (Bundesbeschluss mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Stufe 1)
- Vorprojekt Festlegung der Linienführung im Sachplan (Beschluss des Bundesrates mit einer UVP Stufe 2)
- Auflageprojekt Baubewilligung (= Plangenehmigungsverfügung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) mit Prüfung der Umweltaspekte UVP Stufe 3)
- Inbetriebsetzung Betriebsbewilligung

Für das Projekt NEAT war somit eine dreistufige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

- Studie Grobbeurteilung der Linienführungskorridore anhand der Kriterien Betrieb, Bau, Kosten, Raum und Umwelt sowie öffentliche Akzeptanz
- Vorprojekt Erkennen und Vermeiden von umweltbedingten „no go“
- Auflageprojekt Konkretisierung der notwendigen Umweltschutzmassnahmen, Nachweis der Einhaltung der Umweltgesetze

Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung werden namentlich folgende Aspekte einer Beurteilung unterzogen. Natur und Landschaft, Wild, Wald, Grundwasser, Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme, Störfallvorsorge, Altlasten, Abfälle, Boden, Luft, Nichtionisierende Strahlen, Lärm, Erschütterungen und Körperschall, historische Verkehrswege, Archäologie und Ortsbildschutz, Naturgefahren.

3 Vorprojekt

Das Vorprojekt gibt neben der Linienführung auch Auskunft über die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhofbereiche und der Kreuzungsbauwerke. Dabei sind die Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Raumplanung zu berücksichtigen.

Das Bundesamt für Verkehr als Fachstelle des Bundes holt zum Vorprojekt (Behördenverfahren) die Stellungnahmen der interessierten Fachstellen des Bundes und der Kantone ein. Die Kantone wiederum ziehen die betroffenen Gemeinden in die Vernehmlassung mit ein. Diese haben dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise sich zum Vorprojekt äussern kann (Mitwirkungsverfahren).

Das Vorprojekt ist durch die Leitbehörde des Bundes soweit zu bereinigen, dass im anschließenden Plangenehmigungsverfahren keine Abweichungen bei der Linienführung von mehr als 100 m zu erwarten sind.

Der Bundesrat (Exekutive) genehmigt das Vorprojekt inkl. Umweltverträglichkeitsbericht und legt damit die Linienführung im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, behördenverbindlich fest.

4 Auflageprojekt (eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren)

Das Baubewilligungsverfahren steht unter der Prämisse:

ein Gesuch, ein Verfahren, eine Bewilligung.

Jedermann, der durch das Projekt besonders berührt ist oder in seinen schutzwürdigen Interessen beeinträchtigt ist, kann gegen das Auflageprojekt Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

Einspruchsberechtigt sind auch die Schweizerischen Umweltschutzorganisationen. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass durch einen rechtzeitigen Einbezug der verschiedenen Umweltschutzorganisationen Einsprachen zwar nicht verhindert werden können, aber doch mit den Einsprachen Lösungsansätze beantragt werden, welche dem Projekt nicht zum Nachteil gereichen. Regelmässige Kontakte (mit Baustellenbesuchen) fördern das Vertrauen dieser Organisationen in die Bemühungen der ATG als Bauherrin bei der Umsetzung der Umweltanliegen und geben diesen die Möglichkeit, sich vor Ort über die Umsetzung der zum Teil aufgrund ihrer Einsprachen als Auflage angeordneten Umweltschutzmassnahmen ein Bild zu machen.

Bestandteil des Auflageprojektes ist unter anderem auch der Umweltverträglichkeitsbericht Stufe 3. Dieser hat einerseits die Frage zu beantworten, ob und in welchen Bereichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Dabei ist aufzuzeigen, ob den Auswirkungen mit Standardmassnahmen oder mit spezifischen

Massnahmen zu begegnen ist. Der Umweltverträglichkeitsbericht kann von jedermann eingesehen werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient andererseits der Genehmigungsbehörde als Grundlage für die Plangenehmigung. Mit ihr soll rechtzeitig die Gesetzeskonformität eines Projektes festgestellt und eine frühzeitige Optimierung des Projektes, auch im Bereich Umwelt erreicht werden.

Der Gesetzgeber hat mit dem Bundesamt für Verkehr eine Leitbehörde festgelegt, welche für die gesamte Verfahrensabwicklung verantwortlich ist und die Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes und der Kantone bearbeitet, sodass alle erforderlichen Bewilligungen (auch der untergeordneten Gebietskörperschaften) in einem Entscheid erteilt werden können (Koordinationsgebot). Zweck dieser Koordination ist es, das Baubewilligungsverfahren auf Bundesebene zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Die Bewilligungsbehörde hat zu prüfen, ob die geplante Eisenbahnanlage den Anforderungen des Verkehrs und des Umweltschutzes sowie dem Stand der Technik entspricht.

Das Auflageprojekt kann somit nur genehmigt werden, wenn es dem Umweltschutzgesetz entspricht. Mit der Plangenehmigungsverfügung stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass das Projekt aus umweltrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist.

5 Detailprojekte

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Planung und Genehmigung eines Grossprojektes wie die NEAT nur schon vom Umfang her in verschiedenen Stufen zu erfolgen hat. Detailprojekte sind entweder im Auflageprojekt schon als solche vorgesehen oder sie werden von der Genehmigungsbehörde mit der Plangenehmigungsverfügung als Auflage angeordnet. Sie konkretisieren, wie das Projekt verwirklicht werden kann. Die Frage, ob gebaut werden kann, ist somit geklärt.

Die Plangenehmigungsverfügung gibt den verbindlichen Rahmen für die weitere Detailprojektierung vor. Sind demnach für eine eingehende Beurteilung des Projektes noch zusätzliche Abklärungen erforderlich, wird mit der Plangenehmigungsverfügung der Bauherrschaft die Auflage gemacht, ein Detailprojekt zu erarbeiten und zur Genehmigung einzureichen.

Das Detailprojekt ist von derjenigen Behörde zu genehmigen, welche für den Erlass der Hauptverfügung zuständig gewesen ist. Gegen die Genehmigung eines Detailprojektes stehen wiederum Rechtsmittel zur Verfügung.

6 Verfahrensdauer

Der Gesetzgeber hat für den Regelfall folgende Behandlungsfristen vorgesehen:

12 Monate für Verfahren ohne Enteignung

18 Monate für Verfahren, wenn Enteignungen erforderlich sind

4 Monate für Detailprojekte

7 Rechtsmittel

Im Zusammenhang mit der gesetzlichen Verpflichtung, die einzelnen Bewilligungsverfahren durch eine Leitbehörde in einem einzigen Verfahren zu koordinieren, ist auch für alle Plangenehmigungsverfügungen im Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bauvorhaben ein zweistufiger Instanzenweg (Bundesverwaltungsgericht -> Schweizerisches Bundesgericht) festgelegt worden.

Zur Beschleunigung des Rechtsmittelverfahrens und als Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz des zweistufigen Instanzenweges war mit dem Alpentransit-Beschluss anfänglich festgelegt worden, dass gegen eine Plangenehmigungsverfügung für das Projekt NEAT nur eine Rechtsmittelinstanz (Schweizerisches Bundesgericht) angerufen werden kann. Insgesamt wurden bisher 15 Beschwerden gegen verschiedene Plangenehmigungsverfügungen eingereicht. Davon haben sich lediglich drei auf spezifische Umweltanliegen bezogen.

8 Umgang mit Änderungen der Rechtsgrundlagen

Beim Projekt NEAT wurde auf Grund des unterschiedlichen Projektierungsstandes kein integrales Baugesuch, d.h. Rohbau und Bahntechnik zusammen, zur Genehmigung eingereicht. Gegenstand des Auflageprojektes waren primär die Elemente des Rohbaus, allerdings unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Projektierung der Bahntechnik. Bei Gesetzesänderungen hat der Gesetzgeber festzulegen, ob er die Änderungen rückwirkend auf bereits genehmigte Bauvorhaben zur Anwendung bringen will. Falls keine solche Rückwirkung vorgesehen ist, erfolgt eine Berücksichtigung nicht automatisch, sondern lediglich auf eine entsprechende Beststellungsänderung hin.

Bei den bahntechnischen Installationen ist vorgesehen, dass die Anlagen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme neuwertig sind. Sie müssen dem Stand der Technik entsprechen.

9 Einzelne Umweltaspekte

Die verfahrens- und umweltrechtlichen Aspekte werden am Beispiel der Materialbewirtschaftungsanlagen näher erläutert.

a) Materialbewirtschaftung

Die Installationen der Materialbewirtschaftung bilden einen integrierenden Bestandteil des jeweiligen Detailprojektes Installationsplatz, das für die grossen Installationsplätze erforderlich ist. Mit diesem Detailprojekt sind konkret die Massnahmen aufzuzeigen, welche zum Schutz der Umwelt vorgesehen sind.

Das Ziel der Materialbewirtschaftung ist:

- maximale Wiederverwendung des anfallenden Tunnelausbruchmaterials
- optimale Wirtschaftlichkeit der Materialbewirtschaftung
- minimale Umweltbelastung



Abb.2: Materialfluss-Schema

Um dieses Ziel erreichen zu können, ist bereits mit dem Plangenehmigungsgesuch auch ein Materialbewirtschaftungskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Dieses wird in der Phase Ausführung weiter konkretisiert. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten ergeben sich dabei unterschiedlichste technische Lösungen wie z.B. die Seeschüttungen im Kanton Uri mit sauberem Ausbruchmaterial (Vierwaldstättersee), die Schaffung neuer Inertstoffdeponien in Sedrun für Tunnelausbruchmaterial und bestimmte Arten von Abfällen, sowie die Ablagerung von Tunnelausbruchmaterial in den ehemaligen Steinbrüchen Caviencia und Buzza di Biasca.



Abb.3: Ablagerungsstandorte



Abb.4: Seeschüttung Uri

b) Baulärm

Die Materialbewirtschaftungsanlagen sind neben den eingesetzten Baumaschinen wesentliche Quellen von Baustellenlärm. Zu Beginn der Projektierung ist für die

Massnahmenplanung darauf abgestellt worden, wie lange die Baustelle voraussichtlich in Betrieb ist. Wenn der Installationsplatz länger als fünf Jahre betrieben wird, wurde die Baustelle als feste Anlage qualifiziert. In lärmrechtlicher Hinsicht galt es daher die Planungswerte einzuhalten. Im Verlaufe der Zeit, nach verschiedenen Diskussionen mit der Genehmigungsbehörde und der Fachstelle des Bundes wurden die Anforderungen an den Lärmschutz dahingehend geändert, dass für Baustellen ausschliesslich die Baulärm-Richtlinie Gültigkeit beansprucht, welche auf den 01.01.2000 in Kraft gesetzt wurde. Die Unterscheidung in Baustellen mit einer Dauer von unter/über fünf Jahren ist aufgehoben worden.

Generell gilt gemäss der Baulärm-Richtlinie, dass zur Vermeidung von Baulärm emissionsbegrenzende Massnahmen im Rahmen der Vorsorge so weit zu treffen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Einwirkungen der einzelnen Installationen schädlich oder lästig werden, so sind die Massnahmen zu verschärfen.

Die Baulärm-Richtlinie geht vom Grundsatz aus, dass die Massnahmen in Abhängigkeit der Distanz der Lärmquelle vom Immissionspunkt und von der Belastungsdauer zu treffen sind. Die hohe Komplexität des Baulärms hat die Fachstelle des Bundes davon abgehalten, Grenzwerte festzulegen.

Die ATG hat daher ein Lärmschutzkonzept für die einzelnen Baustellen zu erarbeiten, mit dem konkret aufgezeigt wird, wie die Lärmimmissionen mit optimaler Organisation seitens Projektierung und Bauleitung, mit zweckmässiger Einsatzplanung und Arbeitsvorbereitung seitens der Unternehmer sowie durch lärminderndes Verhalten von allen Beteiligten auf der Baustelle minimiert werden können. Als Massnahmen sind zeitliche Einschränkungen, lärmarme Bauverfahren und Maschinen, provisorische Abschirmungen, Einhausung von Installationen zu erwähnt. Alle diese Massnahmen werden vom Umweltbaubegleiter überwacht.



Abb. 5
Eingehauste
Förderbänder zur
Vermeidung von
Staub und Lärm.

Ein wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts bildet auch die Verpflichtung, die betroffene Nachbarschaft vorgängig über lärmige und lärmintensive Arbeiten (z.B. Nacharbeit) zu

informieren. Die Information kann einerseits über die kommunale Behörde und andererseits direkt mit Flyer bei den Anwohnern erfolgen.

Falls sich die Anwohner trotz all dieser Bemühungen durch Baulärm gestört fühlen, können sie ihre Reklamationen über das sog. Sorgentelefon der örtlichen Bauleitung mitteilen. Diese Anlaufstelle ist in der Regel während 24 Stunden und an sieben Tagen pro Woche besetzt. Die Bauleitung ist verpflichtet, den Reklamationen nachzugehen und gegebenenfalls die notwendigen Massnahmen technischer oder betrieblicher Art innert nützlicher Frist anzuordnen. Ziel ist es, bei Reklamationen eine einvernehmliche Lösung mit den Anwohnern zu finden und umzusetzen.

c) Luft

Bei der Materialbewirtschaftung gilt es Staubemissionen, die sich ausserhalb des Baustellenbereiches auf bewohntes Gebiet ausdehnen können, zu vermeiden. Dazu erfolgt der Transport des Tunnelausbruchmaterials so weit als möglich mit Förderbandanlagen, die eingehaust sind. Vor den Abwurfstellen wird das Material benetzt und auf den Materialzwischenlagern werden Sprinkleranlagen gegen Staubverwehungen installiert.

Die ATG hat, von Anfang an, noch ohne gesetzliche Verpflichtung, verlangt, dass alle Maschinen und Geräte, unabhängig davon, ob sie über- oder untertag zum Einsatz gelangen, mit Partikelfiltersystemen ausgerüstet werden. Damit konnte sie eine Ungleichbehandlung der einzelnen Unternehmer vermeiden, wären doch aus Gründen des Gesundheitsschutzes für die Maschinen und Geräte, welche untertags zum Einsatz kommen, solche Systeme ohnehin erforderlich gewesen. In der Zwischenzeit gilt das Obligatorium der Partikelfilter von Gesetzes wegen.

Als vorbeugende Massnahmen werden Radwaschanlagen vorgesehen. Stark befahrene Baupisten werden asphaltiert, welche regelmässig gereinigt werden. Zusätzlich erfolgt eine Befeuchtung insbesondere auch bei nicht asphaltierten Wegen. Offene Flächen werden befeuchtet oder mit Kies/Split abgedeckt. Die Materialzwischenlager werden begrünt. Bei aufkommendem Wind wird vorgängig präventiv über SMS ein Alarm ausgelöst, damit die insbesondere die Befeuchtungsmassnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.

Im weiteren erfolgen kontinuierliche Messung der Luftqualität (Fein- und Grobstaub). Der PM-10-Wert wird mit dem Bergerhoff-Verfahren ermittelt.

d) Gewässerschutz

Der Betrieb der Materialbewirtschaftungsanlage stellt hohe Anforderungen, damit die gesetzlichen Anforderungen an das abzuleitende Abwasser eingehalten werden können. Der aus der Aufbereitung und Vorbehandlung von Tunnelausbruchmaterial anfallende Schlamm wird nach einer Absetzung bzw. Entwässerung soweit als möglich als Rohstoff (Hinterfüllungen oder Industrie) verwertet. Der Schlamm, der die Anforderungen für eine Verwertung namentlich wegen erhöhten Nitrit- und/oder KW-Gehalte nicht erfüllt, wird gesetzeskonform auf Deponien entsorgt.



Abb.6: Wasseraufbereitungsanlagen in Erstfeld

Das bei der Materialaufbereitung anfallende Prozesswasser wird zur Neutralisation und Klärung zusammen mit dem Abwasser aus dem Tunnelvortrieb behandelt.

Im Hinblick auf die Beweissicherung zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte werden die Konzentrationen der verschiedenen Parameter (Durchflussmenge, pH-Wert, Trübung usw.) an verschiedenen Standorten (Einlauf zur Wasserbehandlungsanlage; Auslauf zur Wasserbehandlungsanlage; vor und nach Einleitung in Fließgewässer [Vorfluter]) erfasst.

Für die Qualitätssicherung sind die Art der Datenspeicherung, die Art der Kontrollen, des Unterhalts und der Wartung der Anlagen und die Berichterstattung (z.B. auch Erfassung in der Vollzugs- und Auflagenkontrolle) definiert worden.

Die Anlagen sind für den Ereignisfall mit einer automatischen Alarmierung bei Überschreitung der Grenzwerte ausgerüstet.

10 Rückbau: Vom Provisorium zum Definitivum

Die Baustelleninstallationen sind nach Abschluss der Bauarbeiten zurückzubauen und die Flächen in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.

Sofern ein Dritter interessiert ist, ein Bauprovisorium zu übernehmen, muss er dafür nachträglich eine Bewilligung einholen, da das Objekt einer anderen Nutzung zugeführt wird und nicht mehr dem Bahnbau dient. Gegebenenfalls wird im Rahmen dieses Verfahrens auch die Standortgebundenheit anders beurteilt als für das Provisorium.

Die Bahn hat nach Vorliegen einer solchen Baubewilligung bei ihrer Genehmigungsbehörde ein Gesuch auf Entbindung von der Rückbauverpflichtung gemäss Plangenehmigungsverfügung zu stellen. Dabei hat sie nachzuweisen, dass das Beibehalten

zu keiner quantitativen oder qualitativen Verschlechterung der Umweltbilanz des Projekts führt. Andernfalls sind Ausgleichs- oder Ersatzmassnahmen aufzuzeigen.

Die Genehmigungsbehörde wird zu prüfen haben, ob das Gesuch über den Verzicht auf einen Rückbau bei den Parteien aus dem Hauptverfahren, welche zum fraglichen Gegenstand Anträge gestellt haben (z.B. eidgenössische, kantonale oder kommunale Fachstellen, Einsprecher) in Vernehmlassung zu geben ist.

11 Umweltbaubegleitung

Die Umweltbaubegleitung ist ein wichtiges Instrument geworden, um die sachgerechte und gesetzeskonforme Umsetzung der Umweltmassnahmen während des Baus durch den Bauherrn sicherzustellen.

Beim Projekt NEAT hat die Genehmigungsbehörde mit der ersten Plangenehmigungsverfügung eine Umweltbaubegleitung als Auflage angeordnet. Die ATG hat in der Folge das Instrument der Umweltbaubegleitung auf allen Baustellen institutionalisiert.

Die ATG hat Vorgaben für die Umweltbaubegleitung (Pflichtenheft; Vollzugs- und Auflagenkontrolle) definiert. Bestandteil ist auch die Erfolgskontrolle der einzelnen Umweltmassnahmen, welche bei der Bauabnahme als eigenständiges Element zu beurteilen ist.

Mit der Erfolgskontrolle soll überprüft werden, ob das Ziel einer Massnahme erreicht worden ist und ob gegebenenfalls Korrekturmassnahmen zu ergreifen sind. Sie besteht aus der Umsetzungskontrolle (Beantwortung der Frage, ob die Massnahme sachgerecht und gesetzeskonform umgesetzt worden ist) und der Wirkungskontrolle (Beantwortung der Frage, ob die beabsichtigte Wirkung erreicht worden ist).

12 Würdigung der Bewilligungsverfahren unter Einbezug des Aspektes des Umweltschutzes

Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens trägt der Bauherr eine grosse Verantwortung bei der Wahrnehmung der Interessen des Umweltschutzes.

Die projektbestimmenden Umweltaspekte sind so früh wie möglich bei der Planung, Projektierung und Ausführung zu berücksichtigen, um die sich daraus ergebenden Massnahmen umzusetzen.

Ziel dieser Bemühungen muss es sein:

- Emissionen/Immissionen möglichst zu vermeiden oder dann zu vermindern,
- die Ressourcen in geschlossenen Kreisläufen zu erhalten,
- Abfälle durch "Vermeiden, Verwerten und umweltgerechtem Entsorgen" zu vermindern.

Dieses Ziel kann nur unter Einbezug aller Mitarbeitenden, welche durch entsprechende Ausbildung und Informationen geschult werden, erreicht werden.

Über allfällige Umweltprobleme ist gegenüber den Behörden und der Öffentlichkeit offen zu informieren.

Der frühzeitige Einbezug der Umweltschutzorganisationen fördert das gegenseitige Verständnis der nicht immer deckungsgleichen Interessen.

WIEN HAUPTBAHNHOF – UVP IM STÄDTISCHEN UMFELD

D.I. Judith Engel MBA, ÖBB Infrastruktur AG, Wien
Dr. Wolfgang Unterberger, iC Consulents, Wien

1. PROJEKTÜBERBLICK

Im Projekt „Wien Hauptbahnhof – Bahninfrastruktur und Verkehrsstation“ der ÖBB-Infrastruktur AG entstehen auf etwa 50 ha Fläche neue Bahnanlagen. Alle betrieblichen Funktionen im Großraum Wien werden konzentriert, neu organisiert und dem Stand der Technik entsprechend errichtet. Das Herzstück des Projekts ist die Verkehrsstation, der neue Hauptbahnhof Wien. Rund um die neue Bahnanlage entsteht auf ca. 55 ha ein neuer Stadtteil von Wien.

1.1 PROJEKTE STÄDTEBAU, BAHNINFRASTRUKTUR STRASSENBAU

Auf dem Gelände zwischen dem ehemaligen Süd- und Ostbahnhof und dem Südtiroler Platz entsteht der neue Hauptbahnhof Wien. Das Gesamtprojekt erstreckt sich mitten in der Stadt über 5 Wiener Gemeindebezirke. Der Südbahnhof als Kopfbahnhof für Süd- und Ostbahn wird durch einen leistungsfähigen Durchgangsbahnhof ersetzt. Dieser wird zur Drehscheibe des internationalen Schienen- und Reiseverkehrs.

Neben dem Bahn-Infrastrukturprojekt gehören auch noch das Städtebauprojekt mit der BahnhofsCity und der Verwertung der freiwerdenden Flächen, sowie die Entwicklung neuer Straßen der Stadt Wien zum Gesamtprojekt. Im neuen hochwertigen Stadtteil werden rund 5.000 Wohnungen, ein Bildungscampus, eine große Parkanlage sowie Bürobauten errichtet. Entlang der Bahn ist eine Gewerbezone vorgesehen, und die neuen Wohnhäuser an der Sonnwendgasse und an der Gudrunstraße schließen an einen 8 ha großen Park an.

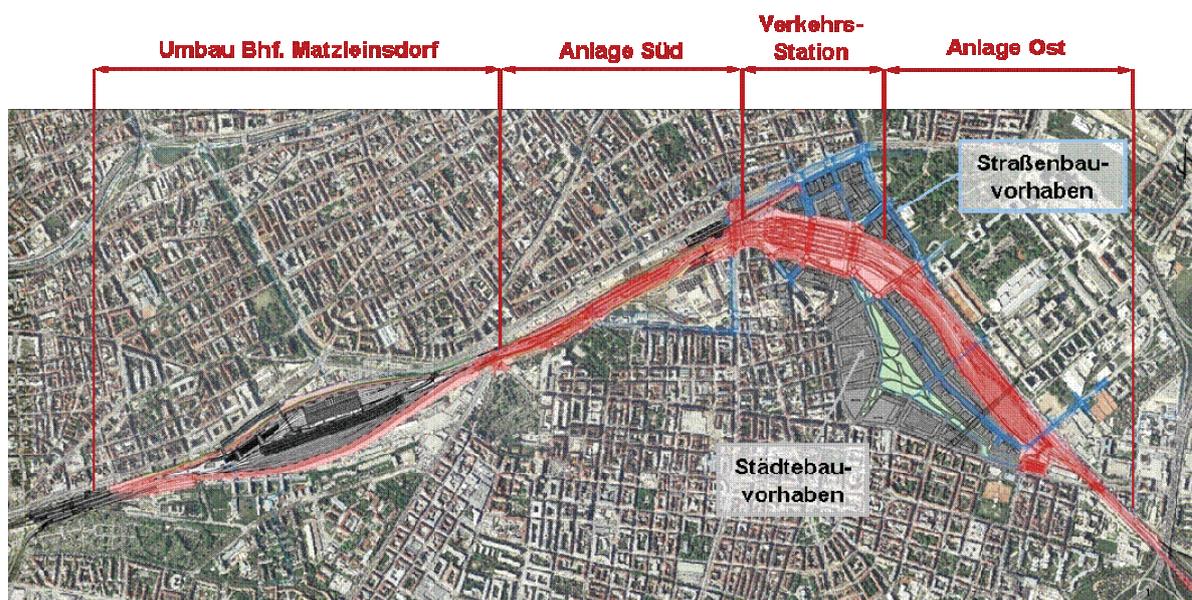


Abb. 1 Projektübersicht

1.2 PROJEKTABSCHNITTE BAHNINFRASTRUKTUR

Das Projekt „Hauptbahnhof Wien – Bahninfrastruktur und Verkehrsstation“ besteht aus vier Teilabschnitten:

- „Matzleinsdorf“
- „Anlage Süd“
- „Verkehrsstation“ und
- „Anlage Ost“

Der Abschnitt **„Matzleinsdorf“** (MA) beginnt am Ostkopf des Bahnhofs Wien Meidling und reicht bis zur Brücke über die Triester Straße und zieht sich entlang des bereits umgebauten Bahnhofs Wien Matzleinsdorf, in dessen Bereich sich die Standortkonzentration ÖBB-Traktion und ÖBB-Produktion befindet.



Abb. 2 Stützpunkt Matzleinsdorf

Der Abschnitt **„Anlage Süd“** beginnt bei der Brücke über die Triester Straße und zieht sich entlang des Gürtels bis zur Brücke über die Laxenburger Straße. In diesem Bereich befinden sich auch die Projekte „Busbahnhof Waldmanngründe“, „Neues Stellwerk Wien Süd (NSTWS)“ sowie der „Umbau Südtiroler Platz“ (U-Bahn-Linie 1 und S-Bahn-Station).



Abb. 3 Anlage Süd Visualisierung

Der Abschnitt „**Verkehrsstation**“ (VS) schließt an den Abschnitt Anlage Süd an und bildet den eigentlichen neuen Bahnhof „Wien Hauptbahnhof“. Der Abschnitt endet bei den Brücken über die verlängerte Argentinierstraße und Mommsengasse. Etwa im östlichen Drittel der Verkehrsstation liegt der neue Kilometer 0.000 der Südbahn als Ausgangspunkt der Streckenkilometrierungen.



Abb. 4 Verkehrsstation Visualisierung

Der Abschnitt „**Anlage Ost**“ (AO) beginnt bei der neuen Brücke über die Mommsengasse und verläuft über den östlichen Weichenkopf der Verkehrsstation entlang der Arsenalstraße in Richtung Südosten. Das Ende der Anlage Ost befindet sich im Bereich der Querung der A23, der Wiener Südosttangente.



Abb. 5 Anlage Ost/ Auto im Reisezug Visualisierung

1.3 PROJEKTIINHALT UND -FUNKTIONALITÄT

Die Detailplanung des Projekts Wien Hauptbahnhof läuft auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbs und des daraus entwickelten Masterplans seit 2005.

Zur Umsetzung der Projektziele wurden im Jahr 2006 mehrere Variantenstudien durchgeführt, die zur Optimierung der Anforderungen aus dem Spannungsfeld Fahrgastanforderungen, Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs und Neustrukturierung der betrieblichen Organisation im Großraum Wien dienten.

Als Ergebnis konnte der weiteren Planung und Ausschreibung ein Konzept zugrunde gelegt werden, das den Bahnkunden eine moderne und attraktive Verkehrsstation bietet und den Bahnbetrieb optimal integriert.

So wird durch das Projekt Wien Hauptbahnhof die Anzahl der Service-Standorte (Reparatur, Wartung, Außen- und Innenreinigung) im Großraum Wien reduziert. Damit entfallen Verschub- bzw. Lokfahrten zwischen den Standorten sowie die daraus resultierende Umweltbelastung.

Die bahnbetrieblichen Funktionen werden im Projekt nicht nur auf den letzten Stand der Technik gebracht, sondern ermöglichen zudem aufgrund ihrer Anordnung das neue und effiziente Betriebskonzept der „Bandproduktion“. Die einzelnen Schritte der Zugproduktion und -wartung erfolgen nicht wie bisher auf parallel angeordneten Gleisanlagen sondern werden hintereinander durchlaufen. Damit können sowohl Zeit als auch Betriebskosten eingespart werden, und das Wagenmaterial wird dem Betrieb schneller zur Verfügung gestellt.

Folgende wichtige Anlagenteile werden im Projekt neu errichtet:

- Behandlungsanlagen für Reisezüge (Ver- und Entsorgung, Außenreinigung) „Blockzugwartung“
- Auto-im-Reisezug-Anlage
- Abstellanlagen für Reisezüge und Triebfahrzeuge
- Betriebsgebäude für die Standorte Traktion, Produktion und Personenverkehr
- Stellwerk Süd Laxenburger Straße
- Umfassende Erneuerung und Reorganisation der Bahninfrastruktur und Gleisanlagen
- Verkehrsstation „Wien Hauptbahnhof“ mit fünf Inselbahnsteigen

Die Verkehrsstation wird als Durchgangsbahnhof geplant und ersetzt die beiden Kopfbahnhöfe Süd- und Ostbahnhof. Sie beinhaltet ca. 20.000 m² Geschäftsflächen und wird im zweiten Untergeschoß ca. 600 Pkw-Stellplätze anbieten.

2. GENEHMIGUNGSVERFAHREN

2.1 DREI UVP-VERFAHREN

Die Gleichzeitigkeit der Entwicklung von Bahn-Infrastruktur und Stadt-Infrastruktur bedingte die gleichzeitige Vorbereitung und Abhaltung von drei UVP-Verfahren für Städtebau, Straßenbau und die Bahninfrastruktur. Erschwerend kam hinzu, dass die Städtebau-UVP die erste ihrer Art in Österreich war und noch keine Erfahrungen, weder auf Seite der Projektanten der ÖBB noch auf Seite der Behörden der Stadt Wien bestanden. Mehr als 100 Gutachter und Sachverständige waren für die Erarbeitung der umfangreichen Gutachten für die drei Umweltverträglichkeitsprüfungen beschäftigt.

Gemeinsam mit der Stadt Wien wurde dieses innerstädtische Großprojekt von umfassenden Kommunikationsmaßnahmen begleitet. Transparenz, Offenheit und umfassende Information waren dabei die Leitlinien um eine positive Grundstimmung dem Projekt gegenüber zu

erreichen. Die Informationen wurden über zahlreiche Kanäle, Website, Medienarbeit, Ausstellungen, Präsentationen, Anrainerveranstaltungen, Ombudsmann etc. verbreitet und die Ergebnisse der Untersuchungen der UVP's samt geplanten Maßnahmen in den Bezirken der Stadt in Bezirksforen diskutiert. Da die Bahninfrastruktur-UVP beim BMVIT und Städtebau- und Straßen-UVP bei der Umweltbehörde der Stadt Wien (MA22) abzuhandeln waren, wurden die Verfahren mitsamt öffentlicher Erörterung und mündlicher Verhandlung getrennt abgewickelt. Die Genehmigungsbescheide erster Instanz wurden im September 2008 ausgefertigt, die Berufungsverfahren für Straßenbau und Städtebau dann im Mai 2009 beim Umweltsenat endgültig positiv beschieden.

2.2 UVP BAHNINFRASTRUKTUR

Im Zuge des UVP-Verfahrens des Bahninfrastruktur-Projekts wurden die Genehmigungen nach UVP-G und nach EisbG sowie die erforderliche Genehmigungen nach GewO und Wiener Naturschutzgesetz in einem teilkonzentrierten Verfahren beantragt.

Das Verfahren wurde mit Antrag der ÖBB am 14.11.2007 gestartet und mit Bescheid des BMVIT vom 23.9.2008 sowie mit Bescheid der MA22 vom 21.11.2008 (Gewerberecht) bzw. vom 29.12.2008 (Naturschutz) erfolgreich beendet.

Das Verfahren wurde von den beiden Behörden BMVIT und MA22 in enger Abstimmung abgewickelt. Es wurden von den Behörden teilweise dieselben Sachverständigen bestellt, wodurch eine durchgängige Bewertung in den einzelnen Fachgebieten gewährleistet war.

Die untersuchten Fachgebiete waren:

- Verkehr
- Klima
- Licht, Beschattung
- Schalltechnik, Lärm
- Luftreinhaltung
- Erschütterungen
- Elektromagnetische Felder
- Humanmedizin
- Geologie, Grundwasser
- Abfall- und Wasserchemie
- Abfallwirtschaft
- Raum-, Stadtplanung, Sachgüter
- Kulturgüter, Bodendenkmale
- Stadtbild, Weltkulturerbe
- Land- und Forstwirtschaft, Baumschutz, Jagd
- Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Aufgrund der innerstädtischen Lage waren besonders in den Fachgebieten Lärm, Erschütterungen und Luftreinhaltung Schwerpunkte in den Einreichunterlagen bzw. im Verfahren zu setzen. Aber auch Stadtbild (Weltkulturerbe Wien) und Tiere/ Pflanzen erforderten besonderes Augenmerk.



Abb. 6 Einreichprojekt Bahninfrastruktur

3. HERAUSFORDERUNGEN DER GENEHMIGUNGSPHASE

3.1 FACHLICHE HERAUSFORDERUNGEN

Das Projektgebiet liegt zur Gänze innerhalb von dicht verbautem Gebiet von Wien. Nahezu die gesamte Projektfläche ist seit mehreren Jahrzehnten Eisenbahnanlage. Das Stadtgebiet ist aber im Projektbereich vor allem auch durch die anderen Verkehrsträger geprägt (Gürtel, U-Bahn, Straßenbahnen, Busse, etc.).

Das Projektgebiet liegt damit in einem vorbelasteten Gebiet hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe. Bei der Bewertung der notwendigen Maßnahmen (z.B. Lärmschutz) wurden daher einige Maßnahmen definiert, die auch ohne Projekterrichtung notwendig geworden wären.

So werden im Projekt beispielsweise fast auf die gesamte Projektlänge ca 8 km bahnbegleitende Lärmschutzwände errichtet. Darüber hinaus sind ca 14.000 Fenster entlang des Projekts förderwürdig für den Einbau von Lärmschutzfenster. Ein erheblicher Anteil davon wäre auch als Bestandssanierung notwendig gewesen.

Die Projektbearbeitung hat gezeigt, dass gerade im städtischen Umfeld aufgrund der Vorbelastung auch nur geringe Verschlechterungen einzelner Parameter aufgrund eines Neubauprojekts die Genehmigungsfähigkeit eines Projekts gefährden können.

Eine erhebliche Herausforderung war die Behandlung der Bauphase der drei einander übergreifenden Projekte Schieneninfrastrukturprojekt, Städtebauprojekt und Straßenprojekt. Naturgemäß war die „Flughöhe“, also der Detaillierungsgrad des Schienenprojektes deutlich höher als beim Städtebauprojekt, wo die endgültigen Baukonzepte erst von den Projektentwicklern der einzelnen Bauvorhaben erstellt werden können. Der Bauzeitplan des Schienenprojektes war strikt in die Erfordernisse der Ausbauplanung der ÖBB eingebunden, im Immobilienprojekt konnte hingegen nur ein genereller Entwicklungsplan erstellt werden, der zusätzlich mehr als 10 Jahre umspannt. Das Straßenprojekt eilt wiederum der städtebaulichen Entwicklung um einige Jahre voraus.

Innerhalb dieser Vorgaben mussten aber letztlich exakte kumulierte Simulationsberechnungen des Verkehrsaufkommens, der Lärmentwicklung und der

Luftschadstoffsituation durchgeführt werden, die alle Quellen und Emittenten umfasste. Die Lösung wurde hier in der Untersuchung von worst-case Szenarios gefunden, die vor allem in den frühen Projektphasen auftreten, etwa beim Abriss des Süd- und Ostbahnhofes.

3.2 HERAUSFORDERUNGEN IN DER ABWICKLUNG

Dem Projektgebiet benachbart sind 5 Wiener Gemeindebezirke mit teilweise sehr dichter Verbauung. Die Organisation von Informations-Veranstaltungen, Bürger-Beteiligungsveranstaltungen bzw. der vorlaufenden Öffentlichkeitsarbeit erforderte daher eine sehr detaillierte Planung.

Da Veranstaltungen ab einer gewissen Anzahl an Teilnehmer reine Informationsveranstaltungen sein müssen und keine Bürger-Beteiligung mehr durchführbar ist, wurden die Bezirke gesondert voneinander betreut. Die Öffentlichkeitsarbeit fand auf mehreren Ebenen statt. Es wurden in Klein-Gesprächen Stadt- und Bezirks-Politiker betreut, für die Gemeinde- und Bezirksräte wurden Dialog-Veranstaltungen abgehalten. Interessensvertreter wurden ebenso gesondert betreut wie Vertreter von teilweise schon bestehenden Bürgerinitiativen. Für die Anrainer wurden Wander-Ausstellungen organisiert, bei denen zu festgelegten Zeiten, Experten der Planer und Projektwerber für persönliche Gespräche zur Verfügung gestanden sind.

Weiters wurden vom Projektwerber die Einsatzorganisationen, die Kammervorteiler (Wirtschaftskammer, ...), Verkehrs-Clubs, Einkaufsstraßenvereine und andere im Umfeld bestehenden Gruppen (Fahrradorganisationen, Kleingartenverein, ...) in vielen Einzelterminen zum Dialog eingeladen. Bei einem Projekt dieser Größe im bestehenden Streckennetz sind auch die Mitarbeiter der ÖBB eine große Zielgruppe, die mit Informationen zum Projekt frühzeitig versorgt werden müssen.

Die Größe des Projektsgebiets, die Anzahl der direkt betroffenen Anrainer und die große Menge an Projekts-Beteiligten bzw. -Interessierten musste in der Organisation der Projektkommunikation beachtet werden. Neben vielen einzelnen Gesprächen und Veranstaltungen wurden Projektfolder, Postwurfsendungen, Inserate und Plakate zur Projektkommunikation eingesetzt.

Der große Aufwand in der vorlaufenden und projektbegleitenden Projektkommunikation hat letztlich dazu geführt, dass im Genehmigungsverfahren selbst nur wenige Einwände bzw. Stellungnahmen erfolgt sind. Im Verfahren UVP-Bahninfrastruktur wurden während der öffentlichen Auflage des Projekts 31 Stellungnahmen eingebracht sowie 3 Bürgerinitiativen beim BMVIT angezeigt. Im Zuge des Verfahrens wurden 5 Stellungnahmen inhaltlich behandelt, die übrigen wurden mangels Relevanz abgewiesen.

Die geringe Zahl der Stellungnahmen bzw. die nur sehr geringe Teilnehmerzahl an der öffentlichen Erörterung bzw. mündlichen Verhandlung wird seitens der ÖBB auf die umfangreiche Projektkommunikation im Vorfeld zurückgeführt.

4. ZUSAMMENFASSUNG

Die Genehmigungsphase des Projekts Wien Hauptbahnhof hat mit drei parallelen UVP-Verfahren von drei Projektwerberinnen bei zwei verschiedenen Behörden besonderen Herausforderungen an die Projektwerber gestellt. Die Schwerpunkte eines UVP-Verfahrens im innerstädtischen Gebiet sind vor allem in den Bereichen Lärm, Erschütterungen und Luftreinhaltung zu sehen und werden von der bestehenden Situation (Vorbelastungen) stark geprägt.

Die Bauarbeiten im Bahninfrastrukturprojekt Wien Hauptbahnhof sind nach mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsarbeiten nunmehr voll angelaufen. Alle Abschnitte des Projekts sind in Bau, erste Projektteile sind bereits in Betrieb.

Die Bauphase stellt große Anforderungen an die Projektbeteiligten hinsichtlich der Baulogistik, der Ablaufplanung und der bereits langfristig fixierten Inbetriebnahmetermine.

SPEICHERKRAFTWERK KÜHTAI DAS RECHTLICHE UMFELD EINES UVP-PFLICHTIGEN WASSERKRAFTWERKS IM HOCHGEBIRGE MIT BEILEITUNGEN AUS ANDEREN TÄLERN

D.I. Heinz Pliessnig, Projektleiter, TIWAG
RA Dr. Christian Schmelz, Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Wien

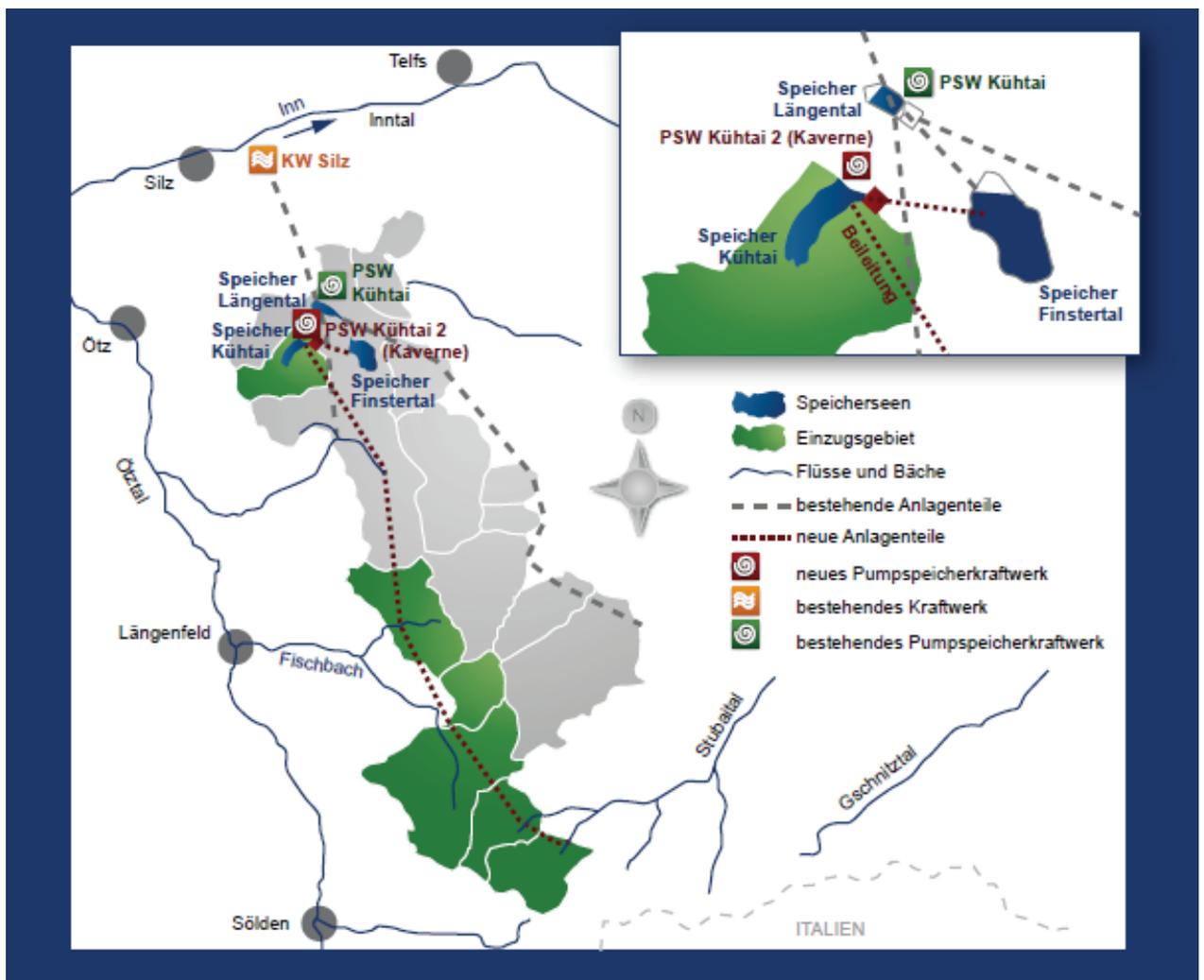
1. DAS VORHABEN UND DER ENERGIEWIRTSCHAFTLICHE HINTERGRUND

1.1 DAS VORHABEN

Das Vorhaben "Speicherkraftwerk Kühtai" ist eine Erweiterung der bestehenden, 1979 genehmigten Kraftwerksgruppe Sellrain-Silz.

Die **bestehende Kraftwerksgruppe Sellrain-Silz** mit einer Kraftwerksleitung von rund 740 MW besteht aus den Kraftwerken Kühtai (Oberstufe) und Silz (Unterstufe) sowie den Speichern Finstertal und Längental, die durch ein umfangreiches Stollen- und Schachtsystem verbunden sind. Das Wasser für die Kraftwerke stammt aus einem 139 km² großen Gebiet in den nördlichen Stubai- und Ötztal, wird von insgesamt 13 Bächen aus dem Sellrain-, Stubai- und Ötztal gefasst und über zwei Überleitungsstollen zugeführt.

Eckpunkte des **Vorhabens SKW Kühtai** sind der **Jahresspeicher Kühtai** (Nutzinhalt 31 Mio m³) im hinteren Längental, das den Jahresspeicher Kühtai (neu) und den Jahresspeicher Finstertal (bestehend) verbindende **Kraftwerk Kühtai II** sowie ein **Beileitungssystem** von 25,5 km aus dem hinteren Stubaital und dem mittleren Ötztal bis zum Jahresspeicher Kühtai. Im Mitteljahr ist mit einem Zufluss zum Speicher Kühtai von in Summe ca. 75 Mio. m³ zu rechnen. Die neu eingezogenen Wassermengen werden vom Speicher Kühtai über die bestehenden Anlagenteile Finstertal, Längental und Silz abgearbeitet. Die zusätzliche Leistung im Pump- und Turbinenbetrieb des Kraftwerks Kühtai II beträgt 140 MW. Für den Abtransport der Energie vom Kraftwerk Kühtai II zum bestehenden Kraftwerk Kühtai ist ein erdverlegtes 220 kV-Kabel geplant, zur weiteren Ableitung dient die bestehende 220 kV-Leitung.



1.2 DER ENERGIEWIRTSCHAFTLICHE HINTERGRUND

- Zusätzliche Stromerzeugung aus natürlichen Zuflüssen in Höhe von ca 220 GWh pa (ca 260 GWh/a Spitzenstrom bei einem Pumpstrombedarf von ca 41 GWh);
- Erhöhung der Versorgungssicherheit und Verringerung der Importabhängigkeit von fossilen Energieträgern;

- Zusätzliche Leistung von max 190 MW, die sowohl zur sicheren Spitzenlastdeckung als auch zur kurzfristigen Bereitstellung von Regel- und Reserveenergie genutzt werden kann;
- Zusätzliche Flexibilität der Erzeugungsgruppe durch die Möglichkeit des Wälzbetriebs mit einer Pumpleistung von max 170 MW;
- Erhöhung der Möglichkeit zur Zwischenspeicherung von Elektrizität.

Hervorzuheben ist neben dem direkten Effekt des Ausbaus der erneuerbaren Stromerzeugung insb auch der indirekte Effekt der Schaffung von Integrationsmöglichkeiten für den weiteren Ausbau anderer erneuerbarer Energieträger.

2. PROJEKTENTWICKLUNG

2003 Regierungserklärung der Tir LReg zum weiteren Ausbau der heimischen Wasserkraft in angemessener und umweltschonender Weise

2004 "Optionenbericht" der TIWAG in Abstimmung mit dem Eigentümer (Kapazitätsstudie mit möglichen Standorten)

2005 "Synthesebericht": Fachliche Überprüfung des Optionenberichts durch das ATR mit dem Ziel, der LReg eine fachliche Entscheidungshilfe zu liefern, welche der Optionen weiter verfolgt werden sollen. Dieser "Synthesebericht" wird veröffentlicht und von der Tir LReg mit Beschluss zur Kenntnis genommen. 4 Projektvorschläge – darunter das SKW Kühtai – sollen vertieft geprüft werden.

2006 "Fortschrittsbericht": TIWAG bearbeitet die 4 Projektvorschläge vertieft, verbessert und optimiert sie. Der zusammenfassende Bericht wird der LReg vorgelegt, die diesen mit Beschluss zur Kenntnis nimmt. Der Tiroler Landtag heißt dies mit großer Mehrheit gut.

2006 Die LReg ersucht TIWAG über den LH (als Eigentümerversorger), die UVP-Einreichungen vorzubereiten und vorzunehmen.

2006 Masterplan der TIWAG.

2006-2009: Weitere Projektoptimierungen: ZB Verkürzung des Beileitungsstollens (Entfall dreier Wasserfassungen im Stubaital und der Wasserfassung im Gschnitztal); Höherlegung der Wasserfassungen (Optimierung der Nutzung des Gesamtsystems); Entfall eines Pumpspeicherkraftwerks; Beileitungsstollen in einem einzigen Bauabschnitt (ca 25 km) ohne Zwischenangriffspunkt; PSKA Kühtai II nicht freistehend, sondern in Kaverne;

3. AUSWAHL SPEZIFISCHER PROBLEME UND RECHTSFRAGEN

3.1 RECHTSGRUNDLAGEN

Das UVP-Verfahren ist in Österreich als vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren ausgestaltet. Das ist grundsätzlich sinnvoll.

Die mitanzuwendenden Materiengesetze einerseits und die Vorschriften des UVP-G andererseits erscheinen jedoch für derartige Vorhaben nicht immer geeignet, zB:

- ZB absoluter Schutz von Gletschern und Moränen im TNSchG mit der Frage, was eine Möräne ist. Erfordernis einer Gesetzesänderung.

- ZB Helikopterflugverbot nach TNSchG; Ruhegebot in Ruhegebieten nach TNSchG: Ist eine sinnvolle Errichtung überhaupt möglich? Vorerkundungen "zu Lande" führen zu größeren Umwelteinwirkungen.
- ZB Sonderschutzgebiete nach TNSchG mit absolutem Eingriffsverbot und ohne Interessenabwägung. Was ist ein Eingriff? Ist die fehlende Interessenabwägung verfassungskonform?
- ZB MinroG: Unterliegt der Tunnelvortrieb dem MinroG? Unterliegt der Gesteinsabbruch vor Ort (zur Minimierung der Umweltauswirkungen) dem MinroG? Wenn ja, inwieweit? Können die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden?
- ZB TBO/TROG: Bewilligungs- und Widmungserfordernisse für "Nebenschauplätze" (nicht die Wasserkraftanlagen); Beispiel Besucherzentrum.
- ZB UVP-G: Genehmigungsfähigkeit ohne Interessenabwägung?

3.2 VORHABENSDETAILS

Die Integration des UVP-Verfahrens in ein vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren bringt mit sich, dass sämtliche Details aller mitanzuwendenden Gesetze bereits sehr früh – bei UVP-Genehmigungsantrag – zu erfüllen sind. Ist dies erfüllbar und sinnvoll?

- ZB detaillierte Angaben des Bauablaufes, der Baustellencontainer, der Tunnelvortriebsmaschine, des "Bergbaugeschehens", des Krafthauses, usw, bis hin zu den Infotafeln.
- Die Grundsatzgenehmigung nach UVP-G ist aufgrund der Spruchpraxis des Umweltsenats "totes Recht".

3.3 VORHABENSABGRENZUNG

Bei Vorhaben der vorliegenden Größe stellen sich viele Fragen der Vorhabensabgrenzung:

- Besonders wichtig ist die Abgrenzung des Neuvorhabens von der Bestandsanlage.
- Vorarbeiten gehören nicht zum Vorhaben.
- Vorbeugende Änderungen der Infrastrukturträger im Straßennetz gehören nicht zum Vorhaben.
- Anpassungen der nachgelagerten Stromnetze inkl Verbundleitungen und Umspannwerke gehören nicht zum Vorhaben.
- Ausgleichsmaßnahmen als Vorhabensbestandteil? Andernfalls Unbestimmtheit der Maßnahmenvorschreibung der Behörde?

3.4 UNBERÜHRTHEIT DER NATUR

Von der Sache her die größte Herausforderung ist die Tatsache, dass derartige Kraftwerksvorhaben naturgemäß im weitgehend unberührten Hochgebirge verwirklicht werden müssen. Dies hat ua zur Folge:

- Die "Sensibilität" der Schutzgüter (Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume; Gewässerökologie; usw) ist hier extrem hoch.
- Vielfach gibt es keine hinreichenden Untersuchungen; die Ist-Bestandsaufnahme als Grundlage für die Prognose (Nullfall versus Planfall) und deren Bewertung ist dementsprechend aufwändig und zeitraubend.

- Vielfach gibt es keine Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen i.e.S., weil es rundum nichts zu verbessern gibt, sondern nur die Möglichkeit von Ersatzmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen i.w.S.).

3.5 MAßNAHMENPLANUNG

Ohne umfassende Ausgleichsmaßnahmen sind derartige Vorhaben meist nicht positiv beurteilbar. Demgemäß große Bedeutung hat die Maßnahmenplanung.

- Ausgleichsmaßnahmen als Vorhabensbestandteil (s. oben)? Damit weitere "Standortgemeinden"? Gefahr der "Endlos-UVP"?
- Widerstand der Bevölkerung (z.B. Hochwasserschutz) und der Almwirtschaft (z.B. Weidenutzung) gegen Ausgleichsmaßnahmen.
- Die Verfügbarkeit von Ausgleichsmaßnahmen in derart großem Stil ist vielfach nicht gegeben. Das Fehlen eines "Landes-Pools" führt zu Verzögerungen (aufwändige Maßnahmensuche und -planung nach Abschluss der Projektplanung und der UVE) und zu "Stückwerk".

3.6 UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist ebenso bedeutsam wie schwierig:

- Z.B. Schwall: Bis wohin sind Schwallauswirkungen zu untersuchen? Man denke z.B. an absolute Eingriffsverbote in Sonderschutzgebieten. Welche Betriebszustände sind dabei alle zu betrachten?
- Z.B. Naturraum: Die Summe der einzelnen Fachbereiche oder ein eigenständiges, weiter reichendes Schutzgut?

Zudem stellen sich Probleme bei der Bewertung des Eingriffs, wenn die Umgebung nicht ähnlich intensiv untersucht wurde.

Die Bedeutung des Scoping – d.h. der Festlegung der räumlichen, sachlichen und zeitlichen Ausdehnung der Untersuchungen sowie der Untersuchungsmethoden kann nicht hoch genug eingestuft werden. Intensive "Abstimmung" (diese ist alles andere als verboten) mit der Behörde und ihren Prüfgutachtern lange vor der Einreichung ist erforderlich (jedoch Probleme bei der Bestellung der Prüfgutachter).

3.7 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Die UVP-RL und das UVP-G verlangen auch eine Alternativenprüfung. Eine geradezu "klassische" Frage ist: Was soll dabei wie geprüft werden?

- Möglichkeiten der Energieeinsparung anstelle von Energieerzeugung und Energietransport?
- Andere Formen der Energiegewinnung und andere Formen von Regelenergie?
- Andere Lage von Wasserkraftwerken in Tirol (in Ö / in der EU) zur Stromerzeugung?
- Andere Lage von Speichern zur zeitlichen Verlagerung der Stromproduktion und zur Schaffung von Regelenergie in Tirol (in Ö / in der EU)?
- Welche Stromerzeugung und welcher Regelbedarf ist dabei zugrunde zu legen?
- Zahl und Lage der Wasserfassungen?
- Größe des Speichers?

- Alternative technische Möglichkeiten zB für Wasserfassungen, für Druckschächte, obertägige oder Kavernenkraftwerke, Steinabbauethoden, usw, usw?

Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Die Spruchpraxis setzt der Phantasie jedoch sinnvolle – wenngleich nicht immer klare – Grenzen.

4. RESUMÉ

Große Wasserkraftvorhaben – insb Pumpspeicherkraftwerke im Hochgebirge wie das vorliegende – liegen im großen öffentlichen Interesse und sind unverzichtbar, wenn wir die Ziele des Klimaschutzes, der Versorgungssicherheit und des Ausbaus erneuerbarer Energien in Österreich und in der EU erreichen wollen. Sie sind daher zentraler Bestandteil der Tiroler ebenso wie der österreichischen und der europäischen Politik.

Sie stoßen jedoch auf eine Rechtslage, die es sehr schwer macht, diese Ziele auch zu erreichen. Viele der Hürden sind im Hinblick auf den Umweltschutz verständlich und nachvollziehbar, andere hingegen nicht. So mancher Gesetzgeber wäre gut beraten, die Rechtslage nachzubessern. In Abwesenheit des Gesetzgebers ist den Behörden und ihren Prüfgutachtern in diesem Umfeld ein hohes Maß an Verantwortung auferlegt, um dennoch zu sinnvollen Ergebnissen zu gelangen.