

Neue „Überholspur“ für Umweltverfahren

07.06.2011 | 18:38 | GEORG RENNER (Die Presse)

Regierung plant, einen „Infrastruktursenat“ für Straßen- und Bahnprojekte zu schaffen. Damit würde der UVP-Instanzenzug komplett im Infrastrukturministerium ablaufen, das die Projekte selbst initiiert hat.

Der Semmering- und der Brennerbasistunnel. Die Fürstenfelder Schnellstraße S7. In naher Zukunft vielleicht die dritte Piste des Flughafens Schwechat: All das sind Projekte, denen durch Berufungsverfahren gegen ihre Umweltverträglichkeitsbescheide jahrelange Verzögerungen drohen.

Um das zu vermeiden, arbeitet die Regierung jetzt an einer „Überholspur“ für solche Verfahren: Sie sollen in Zukunft nicht mehr beim eigens dafür installierten Umweltsenat stattfinden, sondern bei einer völlig neuen Behörde, dem Infrastruktursenat. Durch diese Reform, die die Koalition noch vor dem Sommer im Nationalrat beschließen will, wird der Rechtsschutz für Betroffene bei UVP-Verfahren massiv eingeschränkt.

Grüne: Umweltsenat ausgehebelt

Während die Regierung argumentiert, Verfahren so beschleunigen zu wollen, kritisieren nicht nur die Grünen und NGOs, dass SPÖ und ÖVP hier eine Behörde schaffen würden, die rechtsstaatliche und europarechtliche Grundsätze ausheben und Projekte im Sinne der Regierung durchwinken würde. Auch sieben der von den Bundesländern bestellten Umweltsenatworte – alle außer jenen Kärntens und Niederösterreichs – protestieren gegen den Gesetzesentwurf, der der „Presse“ vorliegt.

Notwendig ist eine Neuregelung, weil der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) im vergangenen Oktober entschieden hat, dass der bis dahin vorgesehene Instanzenzug für Autobahnen und hochrangige Bahnstrecken – er führte vom Infrastrukturministerium direkt zum VwGH – europarechtlich unzureichend gewesen sei: Es müsse eine Einspruchsmöglichkeit gegen UVP-Bescheide beim Umweltsenat geben, wie sie für alle anderen Verfahren besteht, die nicht Hochleistungsstraßen und -bahnen betreffen.

Das passte Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) aber nicht: Sie will statt des Umweltsenats, der unter der Kontrolle unabhängiger Richter in VP-Minister Nikolaus Berlakovichs Umweltressort angesiedelt ist, einen eigenen Senat in ihrem Haus installieren. Entgegen den ursprünglichen Plänen soll dieser Infrastruktursenat aber nicht nur für Autobahnen und Hochleistungsstrecken zuständig sein, sondern gleich für alle Straßen- und Schienenbauten sowie für jene von Güterbahnhöfen und Flughäfen inklusive Pisten.

Für die Grünen ist das ein Geschenk an die Bundesländer: Laut Bundessprecherin Eva Glawischnig handle es sich bei dem neuen Senat um ein Zugeständnis an Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll, „der damit den politisch unberechenbaren Umweltsenat aushebeln könnte“.

Ministerium prüft sich selbst

Andere Bedenken gegen den Senat sind grundsätzlicher Natur: Schon jetzt fallen die Verfahren für Milliardenprojekte des Bundes größtenteils in die Zuständigkeit des Infrastrukturministeriums – also jenes Ministeriums, dessen Chefin davor politisch (etwa auf Forderung der Länder) entschieden hat, dass das Projekt überhaupt in Angriff genommen werden soll.

Als Bauwerber treten dann ÖBB oder Asfinag auf und beantragen beim Ministerium die entsprechende Bewilligung. Dort entscheiden schließlich Beamte, ob der Bau den Kriterien von Umwelt- und Anrainerschutz entspricht, und bewilligen ihn per Bescheid.

Eben gegen diese Entscheidung können die Betroffenen derzeit beim Umweltsenat Einspruch erheben, der in einem anderen Ministerium angesiedelt ist. Dort entscheiden dann teils nebenberufliche Beamte, teils sogar Richter über die Berufung – wobei jene Mitglieder, die aus von dem Projekt betroffenen Bundesländern kommen, explizit nicht mitentscheiden dürfen. Wer gegen die Entscheidung des Umweltsenats vorgehen möchte, dem steht dann der Weg zum Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof offen.

Mit der Novelle würde sich in diesem Instanzenzug vieles ändern:

- **Keine richterliche Kontrolle:** Anders als im Umweltsenat sollen im Infrastruktursenat keine Richter sitzen. Stattdessen nominiert die Infrastrukturministerin sechs Berufsmitglieder, jedes Bundesland entsendet zwei Beisitzer. Nominell entscheiden sie weisungsfrei und unabhängig, der Auswahlmechanismus legt aber zumindest eine gewisse Affinität zu Plänen der Regierung nahe.
- **Mehr Einfluss der Länder:** Anders als bisher, sieht der Gesetzesentwurf vor, dass gerade jene Beisitzer, die aus Ländern kommen, in denen das Projekt stattfinden sollen, mit über Berufungen dagegen entscheidet. Weil die meisten Projekte, über die der Senat entscheiden wird, politisch auf Wünsche der Länder zurückgehen, orten Kritiker auch hier Voreingenommenheit.
- **Zugang zum VwGH erschwert:** Gegen Entscheidungen des Infrastruktursenats (und der Novelle zufolge auch gegen jene des Umweltsenats) können Parteien den VwGH nur mehr dann anrufen, wenn eine „erhebliche Rechtsfrage“ vorliegt – bisher war das bei allen Bescheiden zulässig.
- **Belastungen werden aufgerechnet:** War bei niederrangigen Projekten bisher die Einzelbelastung jedes Beschwerdeführers für die UVP ausschlaggebend, dehnt die Novelle die Möglichkeit der Aufrechnung von Belastungen auf kleinere Straßen, Bahnen und Flughäfen aus: Das heißt, dass künftig etwa Anrainer Lärmbelastungen im Garten durch den Neubau hinnehmen müssten, wenn der Bauwerber dafür den Einbau von Lärmschutzfenstern bezahlt.
- **Zuständigkeitsänderung:** Der Infrastruktursenat kann rückwirkend bis 2006 auch schon laufende Verfahren vom Umweltsenat an sich ziehen, wenn der Bauwerber – also Asfinag oder ÖBB – das beantragt.