



**Punktation zu den Plänen für die Einrichtung eines Infrastruktursenats
Wolfgang Rehm, Umweltorganisation VIRUS
31.05.2011**

Autobahnen und Hochleistungseisenbahnstrecken genießen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich eine Sonderrolle. Das Verkehrsministerium ist selbst Genehmigungsbehörde. Bis Herbst 2010 gab es keine Berufungsmöglichkeit an eine zweite Instanz. Der Verwaltungsgerichtshof hat im September 2010 entschieden, dass auch in diesen Spezialfällen der für die „normale“ UVP vorgesehene Weg einer Berufung an den Umweltsenat zulässig ist. Das Verkehrsministerium möchte nun einen Infrastruktursenat als zweitinstanzliche Behörde in UVP-Verfahren einführen um den störenden Umweltsenat wieder aus seinem Einflussbereich zu eliminieren. (Dazu muss die Verfassung geändert werden, ein eigenes Infrastruktursenatsgesetz geschaffen werden, das UVP-Gesetz das Verwaltungsgerichtshofgesetz und das Schieneninfrastrukturgesetz geändert werden.)

Folgende fundamentale Prinzipien werden durch dieses Vorhaben verletzt:

- 1. Das Prinzip eines fairen Verfahrens**
- 2. Primäre Anforderungen von „checks and balances“ („In House Verfahren“ – das Verkehrsministerium genehmigt sich seine Vorhaben selbst. Dieser Mißstand soll nicht beseitigt sondern durch Übernahme auch der zweiten Instanz ausgeweitet werden)**
- 3. Anforderungen von Bürokratieabbau, Sparsamkeit und Verwaltungsreform**

Kommentierter Inhalt der geplanten Novellierung in Kurzform:

Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit Wirtschaftlichkeit

- Aus sachlich nicht gerechtfertigten Gründen wird ein neuer Apparat mit Vollzeitkräften geschaffen – entgegen allen Bestrebungen nach Verwaltungsvereinfachung und –einsparung.

Unabhängigkeit, Übergangsfristen

- Der geplante Infrastruktursenat ist NICHT unabhängig (Wie es um die Unabhängigkeit im bmvit bestellt ist zeigen bereits die Erfahrungen mit der jetzt dort angesiedelten erstinstanzlichen UVP-Behörde). Die Mitglieder sind keine Richter. Die Geschäftsführung soll von der Schieneninfrastrukturgesellschaft übernommen werden!
- Die Zusammensetzung der Senate wird einerseits vom bmvit bestimmt (Partei) bzw. vom jedem Bundesland das vom Vorhaben betroffenen Land! (diametral zur Regelung beim Umweltsenat). Dies steht im Widerspruch zur Europäischen Menschenrechtskonvention.
- Die Übergangsbestimmungen sind sechs Jahre rückwirkend gestaltet! Der Infrastruktursenat ist für alle Verfahren zuständig die nach dem 25.6.2005 eingereicht wurden, damit dem Umweltsenat alle Verfahren die bereits dort anhängig sind, entrisen werden können.

- Der Zugang zum Verwaltungsgerichtshof soll eingeschränkt werden (auch für Verfahren beim Umweltsenat) So wird anstelle einer Verwaltungsreform mit einem zentralen Bundesverwaltungsgericht erneut Flickwerk geschaffen und der Rechtsschutz für die Verfahrensparteien weiter ausgehöhlt

Ausweitung des Einflussbereichs der Verkehrsministerin:

- Das Pferd wird von hinten aufgezümt. Anstatt die Sonderregelungen bei Autobahnen und Hochleistungsstrecken zu beseitigen werden sie noch ausgeweitet. Der Infrastruktursenat soll Zuständigkeit für alle Straßen und Eisenbahnen auch die, die bisher bei Land und auch vor VWGh Entscheidung beim Umweltsenat waren.
- Nachdem die Erstentwürfe vom Februar 2011 zur Abdeckung der Begehrlichkeiten offenbar immer noch nicht ausreichen, soll nun im neuesten Entwurf der IS auch für Flughäfen zuständig sein!

Ausweitung von Zwangsrechten, unsicheres Änderungsregime:

- Sonderbestimmungen über Zwangs und Enteignungsrechte werden ausgedehnt (Auch auf die in Ziffern 09-11 und 14 des Anhangs UVPG angeführten Tatbestände = „normale“ Straßen und Eisenbahnen, Bahnhöfe sowie Flughäfen)
- Neues Änderungsregime schafft Unsicherheiten. Stillschweigend durchgeführte Projektänderungen nach Vorliegen des UVP-Bescheids aber vor Erteilung weiterer noch erforderlicher Genehmigungen werden so erleichtert.
- Die Sperrwirkung bei anderweitig bereits genehmigten Vorhaben, bei denen sich herausstellt, dass sie UVP-pflichtig wären ist im Gegensatz zur derzeitigen Rechtslage nicht mehr gewährleistet

Begründung des Verkehrsministeriums unhaltbar

Das Verkehrsministerium argumentiert in seiner Begründung mit der für Verkehrsvorhaben erforderlichen Kompetenz und der durch den Einsatz ihrer Beamten erzielbaren Beschleunigung. Die Praxis zeigt, dass es mit beiden Eigenschaften nicht weit her ist und die bisherige bmvit-Behörde vielmehr willkürlich und nach politischer Opportunität erfolgt. Dies sei an folgenden drei Beispielen exemplarisch dargestellt

1. Bei der „S1-West“ (Korneuburg-Eibesbrunn) musste aufgrund der Ignoranz der Verhandlungsleiterin (=Leiterin der Behörde im Bmvit) das Verfahren komplett wiederholt werden –bisher beispiellos.
2. Beim Vorhaben A5 Nord (Schrack-Poysbrunn) dauerte es 3 Jahre bis nach der UVP Verhandlung bis ein Bescheid ausgestellt wurde. Das geht wenn gewünscht innerhalb von Wochen (siehe S1-West) widersprach aber dem neuen Rahmenplan 2007 des damaligen Ministers und jetzigen Bundeskanzlers Faymann.
3. Bei der „Lobauautobahn“ (S1 Abschnitt Schwechat- Süssenbrunn), ist die gesetzlich vorgeschriebene unverzügliche Weiterleitung der UVE an die zu befassenden Stellen rechtswidrig bis heute nicht erfolgt.

Forderung: Verkehrsministerium darf sich nicht selbst kontrollieren, daher

1. Berufungsbehörde hat kurzfristig der Umweltsenat zu bleiben
2. Mittel bis langfristig müssen auch die Verfahren nach dem dritten Abschnitt UVPG dem bmvit entzogen und zum Umweltministerium transferiert werden. Als Berufungsinstanz fungiert dann ein Bundesverwaltungsgericht.

„UVP-Verfahren haben beim Verkehrsministerium überhaupt nichts verloren“