

Die dritte Piste am Flughafen Wien wurde bereits 1999 geplant – und seither laufend verzögert.



Flughafen Wien AG

Streitpunkt Umweltverträglichkeit

Aufgrund ihrer Dauer sei die Umweltverträglichkeitsprüfung ein Unsicherheitsfaktor für den Infrastrukturbau, wie eine Expertenrunde meint. Das Umweltbundesamt beschwichtigt.

TEXT: BERNHARD MADLENER

Was wollen wir haben? Wohlstand und Wachstum? Dann dürfen wir nicht mehr zulassen, dass eine Minderheit die notwendigen Infrastrukturprojekte blockiert!“ – Niederösterreichs Straßenbaudirektor Josef Decker zeigte den Grundkonsens auf, der ihn mit weiteren vier Fachleuten auf der Bühne der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) verband: Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der aktuellen Form sei dem Ausbau der heimischen Infrastruktur nicht zuträglich. Mit GSV-Generalsekretär Mario Rohracher diskutierten weiters Günther Ofner (Vorstandsdirektor Flughafen Wien), Alexander Walcher (GF Asfinag Bau Management GmbH), Herfried Harreiter (Verbund Hydro Power) sowie Sabine Kühschelm (Leitung Infrastrukturverfahren im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT).

Eine 15 Kilometer lange Umfahrungsstraße habe 1.100 Auflagen bekommen, führt Decker die UVP-Kritik anhand eines Beispiels aus seinem Bundesland aus. Damit seien steigende Baukosten um bis zu 20 Prozent verbunden. Selbstverständlich stelle niemand die UVP an sich infrage, waren sich die Diskutanten im Wiener Haus der Ingenieure einig. Aber, so Harreiter, „durch die lange Verfahrensdauer wird die Unsicherheit bezüglich der Wirtschaftlichkeit eines Projektes weiter erhöht“. In den vergangenen zehn Jahren sei es der Verbund Hydro Power nur einmal gelungen, die UVP-Genehmigung „innerhalb des vorgesehenen Jahres zu bekommen“. Er ortet mangelnde Ressourcen bei Behörden und Sachverständigen. Als immer wieder verschlepptes Projekt nennt Asfinag-Geschäftsführer Walcher die Fürstenfelder Schnellstraße S7. Bereits im Jänner 2003 begannen die Vorarbeiten. Baubeginn sollte je nach Abschnitt 2006/07 sein, die Verkehrsfreigabe sollte schließlich bis 2010 erfolgen. Anrainer schafften es jedoch, das Vorhaben immer weiter zu

verzögern. Erst im Oktober 2016 gab es den gerichtlichen Segen. Man schreibe nun aus und baue ab 2017. Aber noch immer könnten die Höchstgerichte angerufen werden – und anders entscheiden.

Flughafen-Vorstand Ofner setzt noch eins drauf: Ab 1999 wurde die dritte Piste in Schwechat geplant, und bis heute gebe es keine Genehmigung. „Und das, obwohl wir von Anfang an bemüht waren, über ein Mediationsverfahren den Konsens mit allen Beteiligten zu finden.“ 2005 habe der Flughafen zahlreiche Verpflichtungen übernommen – und dennoch gab es Einsprüche, die bis heute 22 Millionen Euro an Verfahrenskosten nach sich zogen.

UVP in der Praxis eher weniger spektakulär

Auf Nachfrage der Redaktion erklärt das Umweltbundesamt (UBA), das die UVP-Verfahren dokumentiert, „dass die Verfahrensdauer je nach Vorhaben und Komplexität variiert“, so der stellvertretende UBA-Geschäftsführer Karl Kienzl. Das Gesetz gebe Behörden sechs bis neun Monate Zeit für eine Entscheidung. Notwendige Ergänzungen der Unterlagen und eingewendete Rechtsmittel verlängern das Verfahren natürlich – bis zur kritisierten Dauer von einigen Jahren. Die Praxis zeige sich jedoch weniger spektakulär: „Von Beginn der öffentlichen Auflage, die ab der Vollständigkeit der Unterlagen gemacht werden kann, bis zur Entscheidung vergehen im Zeitraum 2009 bis 2015 durchschnittlich neun Monate“, so Kienzl. Zwischen Einbringen des Genehmigungsantrags und der Entscheidung lagen etwa 17 Monate.

2017 wird es aufgrund einer neuen EU-Richtlinie von 2014 Änderungen geben, es kommen Prüfbereiche zum Beispiel betreffend den Klimawandel oder die biologische Vielfalt dazu. Die UVP werde „jedenfalls umfangreicher und aufwendiger“, wie Kühschelm vom BMVIT im Verlauf der Diskussion klarmachte. □