

Infrastruktur-Projekte Stillstand durch endlose Verfahrensdauer

Umweltverträglichkeitsprüfungen müssen binnen einem Jahr abgeschlossen sein – so steht es im Gesetz, aber auch nur dort.

Denn Papier ist geduldig, sagt man: In der Praxis dauern diese - zweifelsohne sinnvollen und wichtigen - Verfahren bis zu zehn Jahren und länger. Als Grund dafür muss meist die EU-Richtlinie zur UVP (1985) herhalten, welche den Mitgliedstaaten zahlreiche neue Prüfbereiche (Klimawandel, biologische Vielfalt usw.) auferlegt. Diese sind bis 16. Mai 2017 umzusetzen. „Wir sehen einige Punkte sehr kritisch“, erklärte Sabine Kühschelm, Leiterin der Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit im bmvit, „zum Beispiel, dass die eingesetzte Technik im Vorhinein bekannt sein muss.“ Dies sei laut Experten gar nicht möglich.

Diese Verfahrenskomplexität ist jedoch beileibe nicht der Hauptgrund für die jahrelange Verfahrensdauer. Vielmehr können Projektgegner Infrastrukturprojekte durch zahlreiche Einspruchs- und Verschleppungsmöglichkeiten jahrelang blockieren. Zweifelsfreie Beispiele dafür wurden beim Forum „UVP-Prüfung NEU in Wien“ präsentiert, zu dem die GSV-Plattform für Mobilität einlud.

Anfang gut, Ende unabsehbar Voll Optimismus reichte Alexander Walcher 2003 als junger Projektleiter die Pläne für das Projekt „Fürstfelder Schnellstraße (S 7)“ ein. „Je nach Abschnitt und Projektabschnitt ist ein Baubeginn 2006 bzw. 2007, die Verkehrsfreigabe 2009 und 2010 verfahrenstechnisch möglich“, war er damals guter Hoffnung. Was folgte, war ein regelrechter Spießrutenlauf durch weitere Ermittlungsverfahren (2010 und 2014). Drei Naturschutz-, drei Landstraßen-, zwei Wasserrechts- und zwei Verfahren zum Schutz landwirtschaftlicher Kulturlflächen wurden zelebriert.

Zwischenzeitlich hob der Verwaltungsgerichtshof 2012 den Bescheid auf, um ihn 2015 neu zu erlassen, prompt gefolgt vom nächsten Einspruch der Projektgegner. „Seit 20. Oktober haben wir endlich den zweitinstanzlichen Bescheid für beide Abschnitte in Händen, können nun das Projekt ausschreiben und 2017 zu bauen beginnen“, schildert Walcher, mittlerweile Geschäftsführer der Asfinag-Bau Management GmbH. Wenn nicht die Höchstgerichte angerufen und der positive Spruch des Bundesverwaltungsgerichtes, aus welchen Gründen auch immer, wieder ausgehebelt wird.

Fundamentaler Populismus „Es ist leider so, dass jeder mit auch minimalem juristischen Wissen durch verfahrensverzögernde Maßnahmen Schäden für die Volkswirtschaft in Millionenhöhe verursachen kann“, konstatiert Ofner. Die Folge sind Einsprüche, die nicht nur jeder Sachlichkeit entbehren, sondern vor allem wirtschaftlich- und sozial unverträglich sind.

Nicht nur, dass die Behörde dem künstlich geschaffenen Nymbus vom „bösen Infrastrukturprojekt“ allzu oft auf den Leim geht, wird auch noch Öl ins Feuer gegossen: Schlüsselgutachter werden nicht selten ohne ersichtlichen Grund mitten in der Begutachtungsphase abgezogen. Oder sie brauchen monatelang, um den eingereichten Akt überhaupt anzusehen.

„Was wollen wir haben? Wohlstand und Wachstum?“, postulierte der niederösterreichische Straßenbaudirektor Josef Decker: „Dann würden wir nicht mehr zulassen, dass eine Minderheit die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte blockiert.“ Allein die Asfinag, könnte jährlich 100 bis 200 Mio. € mehr in Straßenprojekte investieren und damit Arbeitsplätze sichern, wenn Genehmigungen rascher vorliegen würden - alle Proponenten forderten, die im UVP-Gesetz definierte „Einjahresfrist“ schleunigst einzuhalten.



Forderung: Wenn Österreich seine Wettbewerbsfähigkeit behalten will, darf die Verfahrensdauer ein Jahr nicht überschreiten

WERBUNG

Ihre LKW-Komplettladungen

in EINER Hand

INTERNATIONALE LKW WALTER TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

GREEN transport

Tel.: +43 5 7777-0
www.lkw-walter.com