



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
V/11 (Anlagenbezogener Umweltschutz, Um-
weltbewertung und Luftreinhaltung)
Stubenbastei 5
1010 Wien

v11@bmk.gv.at

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
2022- 0.503.125	UV/GSt/HO/SP	Werner Hochreiter	DW 12624	DW 142624	12.09.2022

Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Der Entwurf dient der Umsetzung von Judikatur, Anpassungen aufgrund von anhängigen EU-Vertragsverletzungsverfahren zur UVP-Änderungsrichtlinie (Nr 2012/2013) und von Erleichterungen für die Vollziehung des Gesetzes. So wird die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu Bürgerinitiativen in UVP-Verfahren berücksichtigt. Im Weiteren sind Maßnahmen zur besseren Strukturierung der Verfahren vorgesehen. Für die Erfordernisse des Klimaschutzes sowie die Reduzierung des Bodenverbrauchs sind detaillierter formulierte Genehmigungsvoraussetzungen enthalten. Darüber hinaus sollen Verfahren für Vorhaben der Energiewende beschleunigt werden.

Das Wichtigste in Kürze:

Die Stoßrichtung des Entwurfs ist alternativlos, bleibt aber weit hinter dem Regierungsprogramm und dem Bericht der Arbeitsgruppe Verfahrenseffizienz zurück. Wiederum bleibt offen, wann

- Behörden und Gerichte besser mit Ressourcen ausgestattet werden,
- die Reform der Bestimmungen zu Großverfahren im Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) begonnen wird und
- die Vollkonzentration im 3. Abschnitt des UVP-G (Autobahnen, Schnellstraßen und Schienenwege) kommt.

§ 4a des Entwurfs zu Windkraftanlagen ist eine verständliche Notstandsregelung, die zusätzlich endlich Anlass zur Überarbeitung des Erneuerbaren-Ausbau-Gesetzes (EAG) geben sollte.

Grundsätzliches:

Die BAK unterstützt die Stoßrichtung des Entwurfes, möchte vorweg aber auf einige Unzulänglichkeiten und damit zusammenhängende grundsätzliche Fragestellungen aufmerksam machen.

1. Zunächst bedauert die BAK, vom BMK **nicht** zu der im Herbst 2021 eingerichteten **Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz eingeladen** worden zu sein, obwohl sich die BAK in der Vergangenheit sehr ausführlich und konstruktiv zum Dauerthema „Verfahrensbeschleunigung/Verfahrenseffizienz“ eingebracht hat, wie auch die BAK-Stellungnahme zur UVP-G-Novelle 2018¹, aber auch die damaligen BAK-Stellungnahmen zum Staatsziel Wirtschaftsstandort², zum Standortentwicklungsgesetz³, zum Erneuerbaren-Ausbau-G⁴ und zu den Entwürfen für eine Österreichische Klima- und Energiestrategie⁵ zeigen.

Der **Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz** liegt seit Februar vor⁶ und ist den Mitgliedern des Umweltrates im Anschluss an die letzte Sitzung am 17. Dezember 2021 vorgestellt worden. Allerdings wurde er aber bisher nicht veröffentlicht. Für die BAK, die auch dem Umweltrat angehört, sind viele der Vorschläge einsichtig und sollten weiterverfolgt werden. Seine **Schwerpunktsetzungen** werden unterstützt: Nach wie vor fehlt es an ausreichenden Personalressourcen in den Behörden und beim Bundesverwaltungsgericht; zweifelsohne braucht es Verbesserungen in den anzuwendenden Verfahrensvorschriften und im Verfahrensmanagement in den Behörden (Strukturierung der Verfahren, Prüftiefe etc); natürlich fehlt noch immer die längst fällige Vollkonzentration im 3. Abschnitt des UVP-G. Konkret bedeutet das, dass zwar grundsätzlich in den UVP-Verfahren alle nach bundes- und landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften erforderlichen Materien in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden sind (Vollkonzentration), dass dies aber ausgerechnet für den 3. Abschnitt des UVP-G, der für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken gilt, nicht der Fall ist. Dadurch wird etwa die Naturverträglichkeit von Projekten oft erst in nachgeschalteten Landesverfahren behandelt, was dazu führen kann, dass die Erledigung auf Bundesebene aufgehoben und revidiert werden muss.

2. Der **Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz hat aber Schwächen**. Er geht nicht wirklich darauf ein, dass UVP-Verfahren zu großen Infrastrukturvorhaben, insbesondere zu linienförmigen Vorhaben wie Straßen, Schienenwegen und Starkstromwegen oft darunter

¹ BAK-Stellungnahme vom 7.8.2018 zum Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert wird https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_02071/index.shtml

² BAK-Stellungnahme vom 16.4.2018 zum Ministerialentwurf betreffend Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung geändert wird - https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_00785/index.shtml

³ BAK-Stellungnahme vom 6.12.2018 betreffend den Antrag im Ausschuss auf Ausschussbegutachtung (8/AUA) Ausschussbegutachtung gemäß § 40 Abs. 1 GOG zur Regierungsvorlage (372 d.B.): Bundesgesetz über die Entwicklung und Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich (Standort-Entwicklungsgesetz - StEntG) https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SN/SN_00249/index.shtml

⁴ BAK-Stellungnahme vom 29.10.2020 zu dem Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über den Ausbau von Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz – EAG) https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_18216/index.shtml

⁵ https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/stellungnahmen/Klima_und_Energiestrategie.html

⁶ Klimaschutzministerium will straffere Zeitpläne für UVP-Verfahren - 16.2.2022 - <https://orf.at/stories/3247682/>

leiden, dass **ungelöste Planungskonflikte in Bezug auf das beantragte Ausführungsprojekt zum ersten Mal im UVP-Genehmigungsverfahren geltend gemacht, dort aber nicht gelöst werden können**. Es fehlt an förmlichen Planungsverfahren im Vorfeld des UVP-Verfahrens, wo all diese Fragen zur Trassen- oder Alternativenwahl angemessen und transparent unter angemessener Beteiligung der Öffentlichkeit abgearbeitet und mit einer förmlichen rechtlich verbindlichen Planung (zB in Form einer Trassenverordnung) abgeschlossen werden können. Das könnte die nachfolgenden UVP-Verfahren von solchen Streitigkeiten entlasten. Dass Betroffeneninitiativen dann nach Ersatzschauplätzen wie zB im Natur- und Artenschutz suchen, um so ihren Anliegen Nachdruck zu verleihen, eine Abänderung des Projekts zu erreichen oder es gar zu Fall zu bringen, ist oft die Folge.

Der Bericht zeigt, dass in der UVP-Arbeitsgruppe Handlungsbedarf artikuliert worden ist und regt eine weitere Arbeitsgruppe an. Die **schlussendlich gefassten und im vorliegenden Entwurf aufgenommen Empfehlungen greifen aber viel zu kurz**. Es wird nur eine bessere Anwendung der bestehenden Instrumente und eine Stärkung der strategischen Planungen gefordert. Diese gibt es jedoch nur dort, wo ein förmliches Planungsverfahren vorgesehen ist, was es in Österreich allerdings auf der Bundesebene höchst selten gibt.

Der Bericht geht auch nicht darauf ein, dass wichtige der in der UVP mitanzuwendenden Materiegesetze (zu Straßen, Flughäfen, Schienenwegen und Starkstromwegen) nicht nur in dieser Hinsicht veraltet sind, sondern zudem **keinerlei Schutzstandards vorsehen**, welche dann in den UVP-Verfahren aufs immer Neue erst entwickelt werden müssen. Paradebeispiel ist das Starkstromwegerecht, das keinerlei **Grenzwerte für die zulässige nicht-ionisierende Strahlung** enthält. Eine Festlegung von Grenzwerten erscheint aus Sicht der Verfahrenseffizienz und -beschleunigung sehr sinnvoll. Wenig hilfreich sind auch die diversen **Lärmimmissionsschutzverordnungen** (Straße, Schiene, Luftfahrt), die anlassgesetzgebungsartig nur für UVP-Verfahren ausgearbeitet worden sind und von den Höchstgerichten (nicht zu Unrecht) dennoch bloß als **Mindeststandard** angesehen werden⁷.

3. Aus der Sicht der BAK ist jedenfalls bedauerlich, dass der vorliegende Entwurf nicht erkennen lässt bzw anlässlich des Entwurfs keine Klarheit geschaffen ist,

- wann wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der **Ressourcenausstattung bei Behörden und Gerichten** ergriffen werden,
- wann endlich die Arbeiten an einer grundlegenden Reform der **Bestimmungen für Großverfahren im AVG** in Angriff genommen werden mit dem Ziel, Sonderverfahrensrecht insbesondere im UVP-G und Standortentwicklungsgesetz wieder zurückzudrängen und
- wann endlich die **Vollkonzentration im 3. Abschnitt des UVP-G** (Autobahnen, Schnellstraßen und Schienenwege) kommt.

Insofern bleibt der Entwurf weit hinter den hochgesteckten Erwartungen zurück, die man aufgrund der Ausführungen im Regierungsprogramm erwarten durfte⁸. Er greift auch nur

⁷ Vgl zuletzt die BAK-Stellungnahme vom 16.4.2021 zum Entwurf einer Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Bundes-Umgebungs-lärmschutzverordnung geändert wird <https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/stellungnahmen/Bundes-Umgebungs-laermschutz-Verordnung.html>

⁸ Siehe zB S 11, 92 (AVG und Sachverständige), 148 (zentrale digitale Kundmachungsplattform), 12 (Vollkonzentration).

wenige der Empfehlungen des Berichts der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz auf bzw schlägt sogar Maßnahmen vor, wo der Bericht einen Handlungsbedarf verneint.

4. Einen zwiespältigen Eindruck hinterlassen die Bestimmungen, um die **Schutzziele des Klima- und Bodenschutzes besser im UVP-G zu verankern (Z 32 und Z 56 [§ 17 Abs 2 und § 24f Abs 1] – EB S 1 und 7ff):**

- Zur Erinnerung: Hauptstreitpunkte rund um das seinerzeitige **Erkenntnis des BVwG, mit dem der Antrag auf Errichtung der Dritten Piste abgelehnt worden ist**⁹, waren einerseits die Frage, ob dem Flughafen auch die „indirekten“ CO₂-Emissionen aus dem induzierten Flugverkehr zugerechnet werden können und andererseits die Frage, wie man Bodenschutzerwägungen anschlussfähig auf Projektebene umsetzt. Das BVwG hat die indirekten CO₂-Emissionen in seine Abwägung eingestellt¹⁰ und sich am absoluten Bodenverbrauch durch das Projekt gestoßen¹¹. Praktisch die gleichen Kriterien liegen auch den **Entscheidungen der Bundesministerin zum ASFINAG-Bauprogramm** vom Dezember 2021¹² zugrunde und haben bewirkt, dass zahlreiche Projekte wie etwa der S1-Lobautunnel abgesagt worden sind. Wenn in den damals vorgelegten Schlussfolgerungen allerdings bedauert wird, dass die „Klima-verträglichkeit“ eines Projekts nicht Gegenstand der UVP sei (S 7), so ist festzuhalten, dass der vorliegende Entwurf genau dazu führt, dass die indirekten CO₂-Emissionen auch weiterhin nicht zur Versagung der Genehmigung führen können. Und was den Bodenschutz betrifft, bekräftigt der Entwurf eigentlich nur das bislang schon geltende Minimierungsgebot. Wie man den proklamierten Bodenschutzzielen laut Regierungsprogramm näherkommen will, ist somit auch nicht Thema des Entwurfs (und bleibt im Dunklen).
- Wohlgemerkt: Auch die BAK ist nicht der Ansicht, dass die indirekten CO₂-Emissionen eines Verkehrsinfrastrukturprojekts im Verfahren zur Genehmigung des Ausführungsprojekts zur Versagung der Genehmigung führen können sollen. Die BAK billigt auch den zum Bodenschutz eingeschlagenen Weg, dass im UVP-Verfahren der Betreiber nur die Minimierung der Auswirkungen nachzuweisen hat. **Klimaschutz und Bodenschutz** lassen sich eben nur eingeschränkt auf der Projektebene umsetzen. Sinnvollerweise **müssen** sie vielmehr **auf vorgelagerten Planungsebenen in die dort zu treffenden Planungsentscheidungen einfließen**.
- Festzuhalten ist aber, **dass es genau an solchen Planungsebenen in Österreich, und zwar an förmlichen Planungsebenen fehlt**. Und das Problem wird im Entwurf nicht einmal angesprochen. Über Leitfäden des BMK (EB S 9) wird die Bodenschutzproblematik mit Sicherheit nicht lösbar sein. Ebenso ist es von zweifelhaftem Nutzen, den Betreiber zur Darstellung der induzierten CO₂-Emissionen

⁹ BVwG 2.2.2017: Dritte Piste des Flughafens Wien-Schwechat darf nicht gebaut werden Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes steht die hohe CO₂-Belastung den positiven Aspekten entgegen – vor 10 Jahren eingereichtes Projekt ist für das BVwG nicht genehmigungsfähig https://www.bvwg.gv.at/presse/dritte_piste_des_flughafens_wien.html mit Link zur Langfassung.

¹⁰ Siehe Punkt 4.5.8. der rechtlichen Würdigung: "Eine entscheidende Minderung der zusätzlichen durch das Vorhaben dritte Piste verursachten THG-Emissionen lässt sich weder durch die von der erstmitbeteiligten Partei vorgeschlagenen Emissions-Reduktionsmaßnahmen noch durch Nebenbestimmungen in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes erheblich reduzieren. Das Vorhaben zu Errichtung und Betrieb der dritten Piste widerspricht den öffentlichen Interessen des Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes."

¹¹ Siehe Punkt 4.5.10. der rechtlichen Würdigung: „Der Verbrauch von hochwertigem Ackerboden in dieser Größenordnung widerspricht dem öffentlichen Interesse.“

¹² Klimacheck: Ergebnisse ASFINAG-Bauprogramm liegen vor - Die Lobau-Autobahn wird nicht weiterverfolgt, für den Nordabschnitt der S1 werden Alternativen geprüft. Auch die S34 wird nicht in der geplanten Form umgesetzt – Download: https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20211201_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html sowie das Interview in der ZIB2: Aus für Lobautunnel - Gewessler sieht Kompetenz klar bei sich - <https://orf.at/stories/3238679/>

zu verhalten (EB S 8). Denn so wird ein Problem dargestellt, wofür es immer noch keine Lösung gibt.

- In Hinblick auf die in der Öffentlichkeit kontrovers diskutierte **Evaluation des ASFINAG-Bauprogramms** möchte die BAK festhalten, dass kein Zweifel besteht, dass Klima- und Bodenschutzerwägungen in Zukunft auf konzeptiven Planungsebenen einfließen müssen. Die gewählte Methodik wirft aber viele Fragen auf. Der konkret gewählte Weg leidet unter massiven Legitimationsdefiziten. Dies zeigt sich auch darin, dass die Bundesministerin im Vorfeld ihrer Entscheidung zum S1-Lobautunnel die betroffenen Kommunen und Bundesländer zu keinem Zeitpunkt einbezogen hat (und es rechtlich auch nicht musste). Das Vorgehen **sollte daher nicht als Umsetzung des Klimachecks laut Regierungsprogramm in Bezug auf das hochrangige Straßennetz in Österreich angesehen werden**. Hier besteht weiterhin rechtspolitischer Handlungsbedarf. Möglicherweise braucht es eine Art Korridorplanungsverfahren für Verkehrsprojekte unterhalb der heute rechtlich definierten Netzebene im BStG, das mit einem allseits verbindlichen Plan endet. Dort im Vorfeld wäre auch die nötige Beteiligung der Kommunen und Bundesländer zu verankern. Die Ausführungen im Mobilitätsmasterplan 2030 wie in den Schlussfolgerungen zu einem allfälligen Mobilitätsgesetz sind in dieser Hinsicht völlig ungenügend.¹³
- Um es nochmals zu verdeutlichen: Die BAK verkennt nicht, dass den hier angesprochenen Linienvorhaben gewöhnlich **langwierige und im Regelfall professionell durchgeführte Trassenfindungsprozesse** vorangehen, wie etwa die Geschichte der 380kV-Salzburgleitung zeigt. Das Problem besteht aber schon darin, dass diese Prozesse **im rechtsfreien Raum** stattfinden, beispielsweise es im Belieben des Betreibers steht festzulegen, wer als betroffen beigezogen wird und wer nicht. Allein das ist schon geeignet, die Legitimation der letztlich gefundenen Lösung zu untergraben. Vor allem besteht aber das Problem darin, dass das **Ergebnis dieser Prozesse dann nicht im Wege eines Rechtsaktes zB eines verordneten Planes verbindlich gemacht wird**. Das ist der Grund, warum in den nachfolgenden UVP-Verfahren zum Ausführungsprojekt alle Fragen, die man zur gefundenen Lösung stellen kann, dann von den Betroffenen legitimerweise neuerlich gestellt werden. Übrigens könnten die Prozessbeteiligten auch nirgendwo geltend machen, wenn der Betreiber eine andere als die gefundene Lösung zum Gegenstand des UVP-Verfahrens macht.

5. Die Problematik fehlender förmlicher Planungen ist bei linienförmigen Vorhaben am drängendsten¹⁴. Sie ist aber auch bei anderen Vorhabentypen gegeben, wie die Auseinandersetzungen um die **Errichtung von Windkraftanlagen**, denen dieser Entwurf eine Art „Notfallregelung“ widmet (Z 14 [§ 4a] dE), zeigen. Angesichts der Dringlichkeiten beim Ausbau der erneuerbaren Energie ist der im Entwurf beschrittene Weg schon verständlich. Der Entwurf thematisiert allerdings mit keinem Wort das zugrundeliegende **Problem, dass es**

¹³ Vgl zu alldem *Hochreiter*, Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik - Anlassfall Lobau-Tunnel-Entscheid, Informationen zur Umweltpolitik Nr 206, Wien 2022 (in Druck).

¹⁴ Überfrachtete und langwierige UVP-Genehmigungsverfahren sind nur ein Symptom. Das notorische Problem zB der „heranrückenden Wohnbebauung“ wird sich auch anders nicht lösen lassen; vgl dazu *Hochreiter*, Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik aaO.

auch hier an konsistenten Planungen aufgrund einer unzureichenden bis nicht-gegebene Planungscoordination zwischen dem Bund und den Ländern fehlt. Es gibt zwar die Ausbauziele aufgrund von § 4 Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG)¹⁵, wonach die „jährliche Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen bis zum Jahr 2030 mengenwirksam um 27 TWh zu steigern“ sei, wovon „10 TWh auf Wind ... entfallen“ sollen, und entsprechende Förderbestimmungen. Doch wie diese Ziele auf die einzelnen Bundesländer heruntergebrochen werden sollen, bleibt schon unklar. Es ist auch offenkundig, dass eine Zielbestimmung noch lange keine Verbindlichkeit vermittelt. Bezeichnenderweise kann dann im sogenannten Integrierten Netzinfrastrukturplan (NIP) gemäß § 94 Abs 4 EAG nur eingetragen werden, was hier mit den Bundesländern „akkordiert“ ist.

§ 4a des Entwurfs schafft eine Notfallregelung für ein vom Bundesgesetzgeber selbstgeschaffenes Regelungsdefizit im EAG. Die BAK hat sich in der Begutachtung dazu schon ausführlich geäußert¹⁶. Im Rahmen der §§ 94ff EAG fehlt ein Mechanismus, wie die Ziele von § 4 EAG auf die Bundesländer verbindlich heruntergebrochen werden können, damit das aktuelle Problem, dass manche Bundesländer gar keine und manche nur unzureichende Vorgaben geschaffen haben, gar nicht auftreten kann. Es ist derzeit auch nicht sichergestellt, dass etwaige Zonierungen in den Bundesländern zur Erreichung der gesetzten Ziele ausreichen, selbst wenn alle Bundesländer tätig werden würden. Dazu **muss der NIP zuallererst mit Verbindlichkeit ausgestattet werden.** Was dann an Planungen in den NIP Eingang findet, kann nicht von der Zustimmung der Bundesländer abhängig sein. Vielmehr ist ein **professionelles förmliches Abstimmungsverfahren** vorzusehen, **wie die auf die Bundesländer entfallenden Ausbauerfordernisse faktenbasiert ermittelt werden.** Selbstverständlich könnte es hier notwendig sein, dass in das EAG noch bestimmtere Vorgaben für die Ermittlung dieser Ausbauerfordernisse eingefügt werden. Außerdem braucht es hier eine **frühzeitige und intensive Einbindung der zuständigen Fachabteilungen in den Landesregierungen.** All das fehlt im EAG und zeigt die Schwächen des NIP auf. Die Dringlichkeiten und der Bedarf haben schon bei der Ausarbeitung des EAG bestanden und sollten endlich Anlass zu einer Überarbeitung des EAG geben.

Zu einzelnen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Zu Z 4 (§ 2 Abs 7 und Abs 8):

Es ist nicht einsichtig, wieso Gemeinden, in denen nur **Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen** getroffen werden, keine Parteistellung haben sollen. Solche Gemeinden sind auch vom Projekt betroffen und sollen die korrekte Anwendung der maßgeblichen Vorschriften einmahnen können.

Zu Z 7 und 9 (§ 3 Abs 4a und Abs 5 letzter Absatz):

Hier wird bei einigen Vorhabenstypen die **Prüfung auf die Schutzgüter Fläche und Boden beschränkt.** Insbesondere Logistikzentren, Einkaufszentren oder aber auch Parkplätze

¹⁵ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz - <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011619>

¹⁶ BAK-Stellungnahme vom 29.10.202 zum Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über den Ausbau von Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz – EAG) https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/SNME/SNME_18216/index.shtml

führen zu einer Verkehrsbelastung und damit verbundenen Folgeerscheinungen wie Lärm, Emissionen, kleinräumige Hitzebelastungen etc. Es ist daher grundsätzlich abzulehnen, die Prüfungstatbestände derart einzuschränken.

Zu Z 17, 23, 24, 51 und 52 (§ 6 Abs 2, § 12 Abs 2 und Abs 3 Z 5, § 24c Abs 2 und Abs 3 Z 5): Die Pflicht zur **Berücksichtigung von erfolgten strategischen Prüfungen** ist zu begrüßen, löst aber nicht das oben dargestellte Problem fehlender förmlicher Planungen.

Zu Z 14 (§ 4a):

Ergänzend zu den oben dargestellten grundsätzlichen Bedenken ist zum konkreten Entwurf anzumerken, dass nicht einsichtig ist, wieso es einer **Zustimmung der betroffenen Gemeinde gemäß § 4a Abs 3 dE** bedürfen soll, wenn Land und Gemeinde bisher untätig geblieben sind. Die Parteirechte der Standortgemeinde im UVP-Verfahren sind ausreichend, dass die Gemeinde ihre Rechte im Verfahren wahrnehmen kann. Im Verfahren ist ja zu prüfen, ob der Standort umweltverträglich ist.

Unklar bleibt auch, wie festgestellt werden kann, ab wann davon auszugehen ist, dass eine **landesrechtliche Planungsfestlegung „im Einklang mit den Ausbauzielen des § 4 Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG), BGBl I Nr 150/2021“ steht**. Reicht hier schon, dass das betreffende Bundesland irgendwie tätig geworden ist oder ist dies auch mengenmäßig zu verstehen? Außerdem sollte § 4a des Entwurfs **befristet** und das zuständige Ressort zu einer zeitnahen **Evaluierung** verpflichtet werden, auch ob das oben dargestellte Regelungsdefizit im EAG mittlerweile behoben ist.

Zu Z 16 (§ 6 Abs 1 Z 2):

Was die Europäische Kommission im Vertragsverletzungsverfahren fordert, ist nicht zu beanstanden. Das oben beschriebene Problem, dass es in Österreich oft an einer förmlichen Planungsebene mangelt, wo die **Alternativen tatsächlich geprüft werden**, ist dadurch nicht behoben.

Zu Z 25, 26, 53 und 54 (§ 12 Abs 7, § 12a, § 24c Abs 7 und § 24d):

Die 2018 mit § 16 Abs 4 UVP-G eingefügte Regel war schon eine Abweichung vom allgemeinen Prinzip, dass die **Rechtslage zum Zeitpunkt der Entscheidung** anzuwenden ist. Nach § 16 Abs 4 UVP-G sind Unterlagen zum Stand der Technik in der Fassung zum Zeitpunkt der **mündlichen Verhandlung** anzuwenden. Nun soll dieser Zeitpunkt nochmals vorverlagert werden, diesmal sogar auf den früheren Zeitpunkt der **öffentlichen Auflage**, was in den EB verschleiert und gar nicht weiter begründet wird. Dies ist in dieser Form nicht einsichtig ist, zumal es im Belieben des Betreibers bleibt, dennoch eine Anpassung des Vorhabens vorzunehmen. Gemäß § 18c des Entwurfs sollte eine solche Anpassung im Regelfall ohnedies nur anzeigepflichtig sein. Der Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz sieht hier keinen Handlungsbedarf.

Zu Z 28 und 47 (§ 14 und § 24 Abs 7):

Die Anwendung der neuen Vorschriften sollte nicht dazu führen, dass es Einwender:innen durch prohibitive Fristsetzungen unmöglich gemacht wird, ihre Stellungnahmen zum UVP-Gutachten durch **selbstbeauftragte Gutachten** zu untermauern.

Zu Z 31 (§ 16a):

Eine **Verhandlungsführung online, dh Lokalausweise, Beweisaufnahmen und -erörterungen nicht bei persönlicher Anwesenheit von Parteien und Sachverständigen sondern bloß online**, wie es das verwaltungsrechtliche COVID-19-Begleitgesetz ermöglicht hat und es nun auch über § 16a ermöglicht werden soll, wann immer die Behörde es für zweckmäßig erachtet, wird abgelehnt, weil Online-Tools nur dort gut geeignet und annähernd gleichwertig sind, wo alle Teilnehmer:innen zu konsensualer Zusammenarbeit gewillt sind. Dies ist aber bei Behördenverfahren nicht anzunehmen. Keinesfalls akzeptabel wäre es, wenn eine **Verhandlungsführung auch in Abwesenheit von Parteien und Beteiligten möglich sein soll, wenn diese über die nötigen technischen Einrichtungen nicht verfügen** (Abs 2). Eine Gleichwertigkeit im Verhältnis zwischen der persönlichen oder Online-Teilnahme an einer Verhandlung und der in Abs 2 Satz 3 in Aussicht gestellten „Gelegenheit“ zur Ausübung von Rechten in „sonst geeigneter Weise“ ist sicher nicht zu erzielen.

Zu Z 34 (§ 17 Abs 4):

Dass die Inanspruchnahme von sogenannten „Ausgleichsflächenpools“ ermöglicht wird, soweit diese in einem Bundesland eingerichtet sind, wird begrüßt.

Zu Z 35 (§ 17 Abs 5):

Dass bei Vorhaben der Energiewende eine Versagung der Genehmigung ausschließlich wegen der **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes** nicht mehr möglich sein soll, wenn dieses Kriterium schon im Rahmen einer Zonierung geprüft worden ist, ist nicht wirklich einsichtig. Die grundsätzliche Eignung des Standortes im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung berücksichtigt nicht die konkrete Dimension und Gestaltung der Anlage. Die Größe der Anlage ist aber für das Landschaftsbild von entscheidender Bedeutung. Die landschaftsgerechte Ausführung von Vorhaben der Energiewende sollte daher weiterhin im Rahmen der UVP durchsetzbar bleiben.

Dass Vorhaben der Energiewende von „**hohem öffentlichen Interesse**“ sind, trifft natürlich zu. Ob eine solche neue Abwägungsregel zu einer Beschleunigung von Verfahren führt und hilft, Zielkonflikte zu anderen Schutzgütern (zB Natur- und Artenschutz ...) zugunsten des Vorhabens aufzulösen, darf bezweifelt werden. Der Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz hat einen solchen Vorschlag nicht für sinnvoll erachtet.

Zu Z 36 (§ 17 Abs 5a):

Dass es für die Entscheidung über den Genehmigungsantrag nur eines **Maßnahmenkonzepts für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen** bedarf, welches erst später für eine Nachtragsgenehmigung gemäß § 18b UVP-G konkretisiert werden muss, ist auch im Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz nicht vorgesehen und wird abgelehnt. Es bleibt auch unerfindlich, wie die nach § 17 UVP-G zu treffenden Abwägungen bei der Entscheidung über den Genehmigungsantrag möglich sein sollen, wenn das Projekt gar nicht in allen seinen Details feststeht. Umso mehr wird auch die in Satz 4 und 5 vorgesehene

Möglichkeit einer Ausgleichszahlung anstelle der Vorschreibung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in dieser Form abgelehnt. Zunächst ist zu kritisieren, dass diese Möglichkeit gleich allen Projekten eröffnet werden soll und nicht vorderhand auf Vorhaben der Energiewende beschränkt ist. Aber auch im letzten Fall führt die Möglichkeit von Ausgleichszahlungen unweigerlich zu einer Vernachlässigung der primären Pflicht zur Vermeidung bzw Minderung von Eingriffsfolgen. Bei Ausgleichszahlungen ist die Gleichwertigkeit von Eingriff und Ausgleich noch weniger sichergestellt, weil die qualitative Entkopplung von Eingriff und Kompensation gefördert wird. Vor allem besteht die Gefahr, dass aufgrund von Ausgleichszahlungen landeseigene Mittel für den Naturschutz reduziert werden und ein zunehmendes Interesse an solchen Ausgleichszahlungen entsteht, um Naturschutzmaßnahmen des Landes finanzieren zu können. Wenn überhaupt, dann sollten die Mittel der Standortgemeinde zugutekommen, die die Mittel dann nach eigenem Gutdünken verwenden kann.

Zu Z 39 (§ 17a):

Die aufschiebende Wirkung von Rechtsmitteln ist ein Grundpfeiler des Verfahrensrechts, nicht bloß im Verwaltungsverfahren. Ihre Aberkennung ist der begründungsbedürftige Sonderfall. §64 Abs 2 AVG erfordert dafür Gefahr im Verzug, ist somit sehr eng gestaltet. Die in § 17a beschriebene Konstellation lässt an einen Fall von **Rechtsmissbrauch** denken, der auch in anderen Verfahren als solchen der Energiewende vorkommen kann. Das sollte daher im Zuge der nötigen Gesamtreform des AVG diskutiert werden.

Zu Z 63 bis 107 (Anhang 1 UVP-G Ziffer 1 bis 59):

Die Anpassungen insbesondere unter Z 73 bis 78 (Schigebiete), Z 79 (Hubschrauberlandeplätze), Z 96 bis 101 (Kleinkraftwerke, Bodenentwässerung und -bewässerung, Tierhaltung) werden grundsätzlich begrüßt.

Die vorgesehenen Volumina, ab wann Speicherteiche UVP-pflichtig werden, könnten dennoch zu hoch angesetzt sein. Für Tirol wird berichtet, dass die durchschnittlichen Speicherteiche ein Volumen von etwa 100.000 m³ haben. Daher wäre eine weitere Herabsetzung der Volumina auf 125.000 m³ bei Z 12 lit c sowie auf 60.000 m³ bei Z 12 lit e (Speicherteichen in schutzwürdigen Gebieten) anzudenken.

Bei Hubschrauberlandeplätzen sollte es keine Ausnahme bei Einzelfallprüfungen gem. § 3 Abs 4a geben, auch wenn sie überwiegend für Rettungs- und Ambulanzflüge zur Verfügung stehen. Denn auch sie haben erhebliche Auswirkungen auf die Umgebung (Lärm, Schadstoffbelastung etc). Zudem lässt die Begrifflichkeit „überwiegend“ auch andere Flüge zu, die zu einer entsprechenden Belastung für Anrainer:innen führen. Diese Belastungen sind in der Praxis bereits spürbar und führen immer wieder zu entsprechendem Unmut in der Bevölkerung. Weiters ist es für die Behörden im Nachhinein schwierig, den Aspekt „überwiegend Rettungs- und Ambulanzflüge“ dauerhaft zu prüfen bzw. gegebenenfalls die Genehmigung zu entziehen. Eine Prüfung im Vorfeld ist daher dringend anzuraten.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

