

Das VwGh-Erkenntnis zur B301 bedeutet:

Das Ende der Arroganz.



DIE GRÜNEN

Dr. Madeleine Petrovic • Manfred Smetana • Dr. Heinrich Vana

**Bürgerforum
gegen
Transit B301**

2320 Schwechat • Altkettenhofer Straße 1/5/1

Telefon: 01-7073144 • Telefax: 01-7074244 • e-mail: buergerforum@b301.net

Materialien zum **Pressegespräch** am **20.11.2003**

Dr. Heinrich Vana

Umweltverträglichkeitsprüfung für Autobahnen- und Hochleistungsstrecken nicht mehr vollziehbar!

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 21.10.2003, Zahl: 2003/06/0078 eine Enteignung für die „B301“ (nunmehr „S1 Wiener Außenringschnellstraße“) als rechtswidrig aufgehoben. Dieses Erkenntnis hat nicht nur Bedeutung für

- *die gesamte bis jetzt verordnete Trasse der B301 (S1) (Vösendorf bis Schwechat) sondern*
- *für sämtliche Autobahn- bzw. Eisenbahn- Hochleistungsstreckenprojekte, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen sind.*

Die wesentliche Aussage des Verwaltungsgerichtshofs lautet wörtlich:

„Die hier maßgebliche Trassenverordnung kann (schon deshalb) nicht als „Genehmigung“ im Sinne der UVP-Richtlinie (Europarechtliche Grundlage für die UVP) angesehen werden, weil

- *damit das Projekt nicht im einzelnen genehmigt wird und*
- *die Verordnung auch nicht die Maßnahmen und Anordnungen enthält (und auch nicht zu enthalten hat) die nach der UVP geboten sind“.*

Vorgeschichte zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) am Beispiel der B301 (S1):

Der Verkehrsminister hat bekanntlich mit einer Verordnung aus dem Jahr 2000 den Straßenverlauf der B301 (jetzt S1) bestimmt.

Der Verfassungsgerichtshof hat im Jahr 2002 (Erkenntnis V 53/01) Anträge auf Aufhebung dieser Trassenverordnung abgewiesen. Der Verfassungsgerichtshof hat sich mit dem Vorbringen von betroffenen Grundeigentümern und der Bürgerinitiative auseinandergesetzt, dass die Ergebnisse der UVP bei Erlassung der Trassenverordnung nicht verbindlich berücksichtigt wurden. Der Verfassungsgerichtshof hat dazu festgestellt, dass

- *bei Bundesstraßenprojekten die UVP nicht mit einem selbständigen Verwaltungsakt (Bescheid), sondern*
- *mit der Erlassung einer Verordnung endet, sodass*
- *als Voraussetzung zur Erlassung einer Trassenverordnung es im Regelfall ausgeschlossen ist „Auflagen, Bedingungen, Befristungen und sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen“ im Sinne des § 17 UVP-Gesetz rechtsverbindlich festzusetzen (um derart zu erwartende schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern und damit die Voraussetzungen für die Genehmigung des eingereichten Projekts zu verwirklichen).*

An dieses Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs knüpft der Verwaltungsgerichtshof nunmehr in einem Enteignungsverfahren zur B301 (S1) an: Wie oben wörtlich zitiert stellt der Verwaltungsgerichtshof klar, dass

- die „Trassenverordnung“ (trotz Durchführung einer UVP)
- keine „Genehmigung“ im Sinne der europarechtlichen Grundlagen (UVP-Richtlinie) darstellt, da
- damit das Projekt nicht im Einzelnen genehmigt wird.

Der Verwaltungsgerichtshof zieht damit die Konsequenz aus der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs: Eine Rechtslage, die

- nicht gewährleistet, dass gemeinsam mit der Trassenverordnung „Maßnahmen und Anordnungen“, die nach der UVP geboten sind verbindlich festgeschrieben werden
- hat zur Folge, dass – trotz Durchführung einer UVP anlässlich der Trassenverordnung,
- diese Trassenverordnung „nicht als Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie“ angesehen werden kann.

Die Konsequenzen dieses Erkenntnisses sind heute noch nicht abzusehen. Für das konkrete Enteignungsverfahren führt der Verwaltungsgerichtshof aus, dass

- die Enteignungsbehörde (!) „das Vorliegen der UVP des Projekts“ festzustellen hat, also
- letztlich im Enteignungsverfahren (!) jene verbindlichen Feststellungen nachzuholen sind, die im Trassenverordnungsverfahren – entsprechend der mangelhaften Rechtslage im europarechtlichen Sinn versäumt wurden.

Es liegt auf der Hand, dass damit klargelegt ist, dass die österreichische Rechtslage hinsichtlich der UVP von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) und Eisenbahnhochleistungsstrecken

- nicht mehr vollziehbar ist und
- dringend reformbedürftig ist.

Dies bezieht sich aus meiner Sicht auch auf sämtliche laufenden Genehmigungsverfahren wie beispielsweise der Nordautobahn, die derzeit einer UVP unterzogen werden sollen.

Dr. Heinrich Vana

Manfred Smetana:

Die einzig logische und angemessene Konsequenz aus diesem Spruch des VwGH:
Sofortiger Bau-Stopp für die Arbeiten an der B301/S1!

15 Jahre B301 bedeuten: 15 Jahre Aushöhlung von

- Demokratie
- Bürgerrecht
- Umweltpolitik
- verkehrspolitischem Sachverstand

Gerade im Zusammenhang mit der UVP zur B301 haben sich die Bürger von den politischen
Entscheidungssträgern und den Behörden belogen und betrogen gefühlt:

... weil man uns etwas vorgegaukelt hat - in einem Gesetz: dem UVP-Gesetz.

Man hat gesagt: Ihr habt in dem Verfahren subjektive Rechte (Schutz Eurer Gesundheit, Natur,
Umwelt,...) - und diese Rechte könnt Ihr geltend machen - Ihr könnt mitgestalten!

Und am Ende des Verfahrens hat's geheißen: Der Minister braucht sich an die Ergebnisse
dieses Verfahrens nicht zu halten.

Die UVP in dieser Form ist keine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung),

sondern eine OVP (eine Ohnmachtsverträglichkeitsprüfung):

Wieviel Ohnmacht trägt der Bürger?

Schon damals haben wir eingewendet: Eine solche Vorgangsweise verstößt auch gegen Richtlinien
der Europäischen Union. Wir haben jetzt mit diesem Argument Recht bekommen - von einem
österreichischen Höchstgericht. Das kann und darf nicht folgenlos bleiben!

Madeleine Petrovic

Politische Schlussfolgerungen aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes...:

Der Anfang vom Ende der überrollten BürgerInnenrechte.

Das Erkenntnis ist von großer Tragweite für künftige Infrastruktur-Projekte, insbesondere für den seitens der Regierenden immer noch forcierten Ausbau des hochrangigen Straßennetzes (Transit-Routen).

Die Konsequenzen betreffen die Antragstellerin (ÖSAG):

So wie bisher – d.h. ohne Durchführung einer UVP zum detaillierten Straßenprojekt im Rahmen des Bescheidverfahrens - kann der Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen nicht fortgesetzt werden. Das konkrete Projekt und alle ähnlichen Vorhaben sind einstweilen gestoppt.

ÖSAG bzw. ASFINAG werden in Hinkunft die komplexen UVP-Ergebnisse in konkrete Planungen umzusetzen haben, da sonst allfällige konkrete Rechtsakte (z.B. Enteignungen), die auf Basis einer unvollständigen Umsetzung des (europäischen) UVP-Rechts gesetzt werden, wegen Rechtswidrigkeit erfolgreich angefochten werden können.

Die Konsequenzen betreffen aber vor allem auch die Politik:

Die Arroganz der Regierenden gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern hat ein Ende; auch bei Straßenbau-Vorhaben, die per Verordnung (und nicht per Bescheid) politisch festgelegt werden, ist das UVP-Recht einzuhalten. Letztlich wird so auf dem Umweg über ein Höchstgericht der Weg zu einer von den Grünen seit langem angestrebten Effektivität des internationalen und nationalen Umwelt-Rechts eröffnet.

Wir brauchen verbindliche und nach strengen Kriterien geprüfte Infrastruktur-Planungen, wobei den Bürgerinnen und Bürgern Parteienrechte bzw. Beteiligungsrechte im Verfahren zustehen müssen.

In Rahmen dieser Plan-Umweltverträglichkeitsprüfungen soll es in Hinkunft (noch) nicht um konkrete Projekte, sondern um die GRUNDLAGEN künftiger Entscheidungen über konkrete Projekte gehen. Eine zentrale Frage wird daher immer die Frage nach verschiedenen Alternativen und nach unterschiedlichen Varianten sein:

- Gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung eines alle Verkehrsträger umfassenden Verkehrswegeplans.
- Der Entwurf ist einer strategischen Umweltprüfung samt Bürgerbeteiligung zu unterziehen
- Der verordnete Verkehrswegeplan muss der Rechtskontrolle durch den VfGH unterliegen (NGOs und Bürgerinitiativen)
- Danach sollte ein konzentriertes UVP-Bescheidverfahren durchzuführen sein.

So kann es in Hinkunft NIE lediglich um die Frage gehen, WIE eine neue Autobahn/Schnellstraße konzipiert wird, sondern es wird insbesondere um die Frage gehen, OB das Projekt überhaupt notwendig ist, wenn ZUERST alle sinnvollen Möglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region ausgeschöpft werden bzw. wenn eine bessere Raumplanung realisiert wird.

Erst wenn nach einer komplexen Überprüfung der Ausgangs-Situation und nach einer Abwägung von möglichen Alternativen die nachweislich beste Variante im Hinblick auf den Schutz von Umwelt und Gesundheit als Projekt konzipiert wird, dann sollte eine Genehmigung erteilt werden können. Dabei ist in Hinkunft auch auf unabhängige Rechtsmittel-Instanzen zu bestehen.

Die Regierenden in Bund und Ländern haben jetzt die Wahl, eine Flut von (aussichtsreichen) Beschwerden über Einzelfall-Entscheidungen zu riskieren und mit enormen Kosten und gewaltigem administrativen Aufwand letztlich gar keine Infrastruktur-Projekte umsetzen zu können –

ODER –

auf politischer Ebene die Umweltinitiativen bzw. die GRÜNEN ernst zu nehmen und in alle Planungen einzubeziehen.

Gerade angesichts der bevorstehenden EU-Erweiterung ist ein dringender Handlungsbedarf vor allem im öffentlichen Verkehr gegeben. Die Grünen sind bereit, all diese Planungen mit großem Verantwortungsbewusstsein für Gesundheit, Umwelt UND die Wirtschaft mitzutragen; es liegt an den Regierenden, ob sie zu einer ökologischen Verkehrspolitik des Miteinander bereit sind.

Die ost-österreichische Verkehrspolitik: eine „Anleitung zum Unglücklich-Sein“.

**Man darf nicht jetzt im Osten Österreichs Transit-Schneisen bauen,
deren fatale Auswirkungen man in ein paar Jahren bejammert.**

Die derzeit laufende Transit-Debatte ist grotesk: In West-Österreich erkennen zunehmend auch politische Spitzenvertreter die katastrophale Situation. Landeshauptleute erwägen - medienwirksam inszeniert - sogar alle möglichen „Notwehrmaßnahmen“. Zur gleichen Zeit baut und plant man im Osten Österreichs die „hausgemachte“ Transit-Katastrophe.

Zur Zeit erbringt die österreichische Verkehrspolitik im Raum rund um Wien alle „Vorleistungen“ zur Verschlimmerung des Problems - etwa mit dem Bau der B301 (nunmehr: S1) im Süden Wiens und aller geplanten Nachfolgeprojekte im Norden. Damit schafft man sich selbst jene Probleme, die man in einigen Jahren bejammern wird.

Aus der Sicht des **Bürgerforum gegen Transit B301** steht fest:

- Schon jetzt ist das Gesamtverkehrsaufkommen in Ost-Österreich ein Vielfaches höher als im Westen.
- Zur Zeit ist der Anteil des Transit-Güterverkehrs noch relativ gering. Der Transit-Druck wird in Zukunft aber ansteigen - wenn man ihm alle Schleusen öffnet.
- Umso unsinniger ist es, jetzt noch - gewissermaßen auf eigene Kosten - Transit-Schneisen rund um Wien und durch Niederösterreich zu bauen.

Da nach wie vor die Transit-Debatte aus österreichischer Sicht ausschließlich auf die Probleme im Westen ausgerichtet ist, wird die Transit-Keule ungebremst auf die Bevölkerung Ost-Österreichs niedersausen. Die österreichische Verkehrspolitik steht vor der letzten Chance, sich auf einen anderen Weg zu besinnen. Keinesfalls darf man weiterhin „am eigenen Unglück weiterbauen“. Gerade die vertrackte Situation in der Konfrontation mit der EU muss dafür als Anstoß genommen werden. Deshalb: Schluss damit!

**Bürgerforum
gegen
Transit B301**