

RdU

[Recht der Umwelt]

Sonderbeilage U&T
Neue Leitfäden für
Luftschadstoffe

- Beiträge 184 Die Alternativenprüfung in der NVP und UVP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten**
Michael Hecht, Alexander Walcher und Martin Poecheim
- 191 Neuerungen bei der grenzüberschreitenden Abfallverbringung**
Martin Kind

Aktuelles Umweltrecht 196 Globale Allianz für Klimaschutz

Leitsätze 200 Schwerpunkt Wasserrecht

- Rechtsprechung 204 Unzulässigkeit des generellen Verbots des Anbaus genetisch veränderter Produkte**
EuGH setzt deutliches Signal „Pro“- Gentechnik
- 207 UVP – keine Verschiebbarkeit bereits genehmigter Kapazitäten**
VwGH tritt Umgehungsstrategien entgegen
- 209 Unterlassene Ersichtlichmachung eines Hochwasserabflussgebiets**
Schutz des Bauwerbers bei Baubewilligung vom OGH bestätigt
- 211 Unterlassene Aufklärung über Hochwassergefährdung**
OGH nimmt Aufklärungspflicht im Baubewilligungsverfahren an

Schriftleitung

Ferdinand Kerschner

Redaktion

Ferdinand Kerschner
Bernhard Raschauer

Ständige Mitarbeiter

Wolfgang Berger; Wilhelm Bergthaler; Bernd-Christian Funk;
Robert Hink; Dietlinde Hinterwirth; Werner Hochreiter;
Kurt Hofmann; Peter Jabornegg; Verena Madner;
Franz Oberleitner; Eva Schulev-Steindl; Johannes Stabentheiner;
Erika Wagner; Herbert Wegscheider

Dezember 2007

06

MANZ 

Die Alternativenprüfung in der NVP und UVP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten

Schnittstellen aus planerischer und rechtlicher Sicht

RdU 2007/90

§§ 24, 24h
UVP-G;
Art 6 FFH-RL

VwGH 16. 4. 2004,
2001/10/0156

Umsetzung der
FFH-RL;
Alternativen-
prüfung;

Trassenvarianten;
Naturverträglich-
keitsprüfung

Hochrangige Verkehrsinfrastrukturprojekte bedürfen vielfach nicht nur einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), sondern auch einer Naturverträglichkeitsprüfung (NVP). Nach wie vor existiert allerdings eine kompetenzrechtliche Zersplitterung; ferner sind teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein gesondertes naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren auf Landesebene zu absolvieren, die beide auch eine Auseinandersetzung mit Alternativen erfordern. Eine Bewältigung der Aufgaben der NVP sowie der UVP ist dabei nur eingeschränkt möglich. Dies, obwohl eine integrative Bewältigung beider Aufgaben in höchstem Maße wünschenswert wäre. Der Beitrag geht dieser Problemlage und Strategien zur Bewältigung aus planerischer und rechtlicher Sicht nach.

Von Michael Hecht, Alexander Walcher und Martin Poecheim

Inhaltsübersicht:

- UVP- und NVP-Pflicht nach derzeitiger Rechtslage; Problematik und Ausgangssituation
- Alternativen und Trassenvarianten nach UVP-G/Alternativen nach FFH-RL
- Verflechtung NVP/UVP
- Lösungsansätze aus planerischer Sicht am Beispiel S 7
- Conclusio und Ausblick

A. UVP- und NVP-Pflicht nach derzeitiger Rechtslage; Problematik und Ausgangssituation

In der Genehmigungspraxis für große Eisenbahn- und Straßenvorhaben ist es häufig immer noch schwierig auszuloten, ob ein Vorhaben UVP-pflichtig ist.¹⁾ Derartige Fragen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Beitrags; sie wurden in zahlreichen Untersuchungen bereits detailliert erörtert.²⁾ Hingegen soll an dieser Stelle das in der Praxis außerordentlich wichtige, aber im Schrifttum noch kaum behandelte Verhältnis³⁾ zwischen Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) einerseits und der Naturverträglichkeitsprüfung („NVP“) andererseits bei Vorhaben nach dem dritten Abschnitt der UVP-G erörtert werden: Der Bau von Eisenbahnfernverkehrsstrecken, Autobahnen und Schnellstraßen⁴⁾ bedarf nach Anh II Z 7 der UVP-RL⁵⁾ einer UVP. Dementsprechend sieht das UVP-G⁶⁾ vor, dass für bestimmte Bundesstraßenvorhaben eine UVP nach dem dritten Abschnitt des UVP-G durchzuführen ist; dies gilt bspw gem § 23 a Abs 1 Z 1 UVP-G für den Neubau von Bundesstraßen oder ihren Teilabschnitten. Entsprechende Bestimmungen für Hochleistungsstrecken-

Vorhaben im Schienenbereich enthält § 23 b UVP-G. Aufgrund ihrer großen räumlichen Ausdehnung und der damit implizierten Wahrscheinlichkeit, bestimmte schutzwürdige Gebiete zu berühren, bedürfen derartige Linienvorhaben häufig auch einer NVP: Art 6 Abs 3 der FFH-RL⁷⁾ bestimmt, dass (ua) Projekte, die besondere Schutzgebiete⁸⁾ – einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten – erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen benötigen. Diese Bestimmungen über die NVP wurden in Österreich durch landesgesetzliche Bestimmungen – idR⁹⁾ die Naturschutzgesetze der Länder – umgesetzt. Die innerstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen, die in Umsetzung der FFH-RL sowie der Vogelschutz-RL

1) Erk *Angertal*, VwGH 12. 9. 2006, 2005/03/0131 = RdU 2007/14, 27 mAnm *Schulev-Steindl*.

2) Siehe umfassend *Ennöckl/N. Raschauer*, Kommentar zum UVP-G² (2006) 241 ff.

3) Im Überblick siehe *Bußjäger/Larch*, Gemeinschaftsrecht, internationales Umweltrecht und Verkehrsprojekte, RdU 2006, 156.

4) Schnellstraßen iSd UVP-RL sind Schnellstraßen gem den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs v 15. 11. 1975.

5) RL des Rates v 27. 6. 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) idF der RL 2003/35/EG v 26. 5. 2003, ABI EG L 156/17.

6) BG über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeits-Prüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl 1993/697 idF BGBl I 2006/149.

7) RL 92/43/EWG des Rates v 21. 5. 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl L 206 v 22. 7. 1992, S 7).

8) „Besondere Schutzgebiete“ sind die von den MS durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften und/oder vertragliche Vereinbarungen als von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewiesenen Gebiete, in denen die Maßnahmen, die zur Wahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume und/oder Populationen der Arten, für die die Gebiete bestimmt sind, erforderlich sind, durchgeführt werden (Art 1 lit I FFH-RL).

9) Anders etwa in Wien, wo die RL im Wesentlichen durch das Wr Nationalparkgesetz umgesetzt ist.

(„V Sch-RL“¹⁰) erlassen wurden, regeln für diese – in der Praxis häufig kurz „Natura 2000“-Gebiete oder „Europaschutzgebiete“ genannten – Gebiete das „Prüfschema“ für die NVP wie folgt:

Resultiert eine erhebliche Beeinträchtigung eines Schutzgebiets, so liegt ein „negatives Ergebnis“ iSd Art 6 Abs 4 der FFH-RL vor. In diesem Falle ist das Projekt nur ausnahmsweise zulässig: Ist eine „Alternativlösung“ vorhanden, so darf das beantragte Projekt nicht genehmigt werden. Nur dann, wenn keine Alternativlösung möglich ist, darf das Projekt realisiert werden; dies aber auch nur dann, wenn das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchzuführen ist (bzw zwingende Gründe aus Sicht der Gesundheit und Sicherheit der Menschen bestehen, wenn prioritäre Arten oder Lebensräume beeinträchtigt werden).

Auf die Durchführung der UVP sowie der NVP in einer sinnvollen Verfahrenssystematik ist im Folgenden einzugehen (siehe unten C.). Dazu ist zunächst aber zu klären, was unter „Varianten“ bzw „Alternativen“ zu verstehen ist.

B. Alternativen und Trassenvarianten nach UVP-G/Alternativen nach FFH-RL

1. UVP-G

Gem § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G ist es eine der zentralen Aufgaben der UVP, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Zwar verweist § 24 Abs 7 UVP-G für die Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G (also für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken) nicht auch auf § 1 UVP-G; es kann aber kein Zweifel daran bestehen, dass diese Bestimmung auch in Verfahren nach dem dritten Abschnitt anzuwenden ist: Dies belegt schon § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G, der gerade auf die hier untersuchten und im dritten Abschnitt des UVP-G geregelten Vorhaben zugeschnitten ist: Demnach ist es auch Aufgabe der UVP, bei enteignungszugänglichen Vorhaben die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Schlussendlich verweist § 24 Abs 7 UVP-G für die Vorhaben des dritten Abschnitts auch auf § 6 UVP-G über die Umweltverträglichkeitserklärung („UVE“). Nach dessen Abs 1 Z 2 hat die UVE eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber geprüften Lösungsmöglichkeiten – samt Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen – zu enthalten. Entsprechend dem § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G hat die UVE auch die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten zu enthalten.

Ein Umstand ist in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung: Gegenstand der UVP sind die **vom Projektwerber geprüften** Trassenvarianten samt deren Vor- und Nachteilen sowie die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Alternativen. Keineswegs ist die Behörde verpflichtet, von Amts wegen alle nur irgendwie denkbaren Alternativen bzw Trassenvarianten zum Gegenstand der UVP zu machen; ferner ist es auch

keine Genehmigungsvoraussetzung, dass der Projektwerber der Behörde das „umweltverträglichste“ aller denkbaren Projekte bzw aller denkbaren Alternativen zur Genehmigung vorlegt.¹¹

2. FFH-RL und NSchG der Länder

Eine der schwierigsten Fragen im Rahmen des Prüfschemas der NVP ist diejenige der Alternativenprüfung, die im Falle der erheblichen Schutzgebietsbeeinträchtigung erforderlich wird. Nach dem – lapidaren – Text der RL ist relevant, ob „eine Alternativlösung [nicht] vorhanden“ (Art 6 Abs 3 FFH-RL) ist. Wann aber ist eine Alternativlösung vorhanden?

Aus methodischer Sicht ist dazu zunächst darauf zu verweisen, dass die Frage, ob Alternativen zu einem Projekt oder zu einem Plan vorhanden sind, stets nur im Hinblick auf ein bestimmtes Ziel oder einen bestimmten Zweck beantwortet werden kann. MaW: Die Frage des Vorhandenseins einer Alternative lässt sich nicht beantworten, wenn nicht klar ist, **wofür** oder im Hinblick auf **welches Kriterium** eine andere Lösungsvariante möglich ist. Dazu aber schweigt die RL. Auch der dazu ergangene Leitfaden der Kommission¹² ist nicht sonderlich aussagekräftig: Dort heißt es: „Der erste Schritt der zuständigen Behörden ist die Prüfung des möglichen Rückgriffs auf alternative Lösungen, die besser gewährleisten, dass das betreffende Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Diese Lösungen sollten im Regelfall bereits im Rahmen der laut Art 6 Abs 3 durchzuführenden Verträglichkeitsprüfung bestimmt worden sein. Dazu könnten alternative Standorte (Trassen bei linearen Projekten), andere Größenordnungen oder Entwicklungspläne bzw alternative Prozesse gehören. Auch die ‚Nulloption‘ sollte in Erwägung gezogen werden.“¹³ Zur Frage, im Hinblick auf welche Parameter die Prüfung des Vorhandenseins von Alternativen vorzunehmen ist, schweigt auch der Kommissionsleitfaden.

Die österr Gesetzgeber schließen sich idR schlicht dem dahingehenden Schweigen der RL an, ohne auch nur einen Versuch zu unternehmen, unter Ausnützung ihres Umsetzungsspielraums diese Frage zu präzisieren.¹⁴ Anders bspw in Deutschland: Dort ordnet der Gesetzgeber in § 34 Abs 3 Z 2 BNatSchG – deutlich präziser – an, dass es darauf ankommt, ob es zumutbare Alternativen gibt, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung erreichen. Damit hat der dt Gesetzgeber klargestellt, dass einerseits nicht das Vorliegen jedweder Alternative, sondern nur einer zumutbaren Alternative ein Genehmigungshindernis ist, und andererseits, dass es auf den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck ankommt. Diese Regelung ist – im Gegensatz zu den üb-

10) RL 79/409 EWG des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (V Sch-RL), ABI L 103/1 idgF.

11) *Ennöckl/N. Raschauer*, aaO, § 6 Rz 5 und § 1 Rz 8; insb US *Zistersdorf* v 8. 3. 2000, 3/1999/5–109.

12) Europäische Kommission, Natura 2000-Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Art 6 der Habitat-RL 92/43/EWG (2000); im Folgenden „Kommissionsleitfaden“.

13) Kommissionsleitfaden 47.

14) Siehe § 22 d Abs 3 lit a Bgld NG, § 10 Abs 6 NÖ NSchG, § 24 b Abs 2 K-NSG, § 24 Abs 4 OÖ NSchG, § 14 Abs 5 Tir NSchG, § 15 Abs 6 lit b Vbg NSchG.

lichen¹⁵⁾ Regelungen der österr Landesgesetzgeber¹⁶⁾ – geradezu ein Meilenstein: Denn damit wird angeordnet, was der wesentlichste Parameter für die Alternativenprüfung ist: nämlich der mit dem Projekt – und das heißt: vom Projektwerber – verfolgte Zweck. Zu prüfen sind daher – jedenfalls nach dem deutschen Weg der RL-Umsetzung – „nur solche Alternativen, die das vorgegebene Planungsziel realisieren“.¹⁷⁾ In Deutschland ist es daher hA, dass „*lediglich Alternativen zu untersuchen [...] sind, die den mit dem Vorhaben verbundenen verkehrlichen Zweck erfüllen*“.¹⁸⁾

Die Rspr steht zwar in Deutschland auf dem Standpunkt, dass auch dann (die Genehmigungsfähigkeit des beantragten Vorhabens ausschließende) Alternativen vorliegen, wenn sich bestimmte Ziele zumindest suboptimal entwickeln lassen;¹⁹⁾ das bedeutet aber immerhin, dass lediglich Einschränkungen am Grad der Zielerfüllung, nicht aber bezüglich des Zieles selbst als Folge der Verpflichtung zur Alternativenprüfung hinzunehmen sind. Dabei sind nur solche Alternativen zu prüfen, die (hinsichtlich der Zielerfüllung) „ernsthaft“ in Betracht kommen.²⁰⁾ Es sind damit nicht weniger – aber auch nicht mehr – als die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Netz Natura 2000 zu prüfen, wobei im Zuge dieser Prüfung zu entscheiden ist, ob es sich dabei nicht nur um eine gebietsverträglichere, sondern auch um eine zumutbare Alternative handelt.²¹⁾

Die Alternativenprüfung ist damit keineswegs – wie in der Praxis der österr naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren verschiedentlich behauptet – von der Beh und ihren SV alleine vorzunehmen; vielmehr hat der Vorhabensträger – auf die von ihm verfolgten Zwecke kommt es ja an – die Zumutbarkeitserwägungen aus seiner Sicht darzulegen.²²⁾

Gegen die Relevanz der Zumutbarkeit kann in Österreich nicht etwa argumentiert werden, dass in den österr Landesrechtsordnungen – mit Ausnahme derjenigen in der Steiermark – Bestimmungen nach dem Muster des § 34 Abs 3 Z 2 BNatSchG fehlen; denn auch die österr Bestimmungen sind auslegungsbedürftig, und im Rahmen dieser Auslegung ist auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des Art 5 Abs 3 EG-V iS einer gemeinschaftsrechtskonformen Auslegung Bedacht zu nehmen.²³⁾

Auch die Europäische Kommission hat sich verschiedentlich bereits mit dem Alternativenbegriff auseinandergesetzt, und zwar deshalb, weil sie in bestimmten Fällen erheblicher Beeinträchtigung in Genehmigungsverfahren eine Stellungnahme abzugeben hat.²⁴⁾ Die Kommission hat zB ihrer Stellungnahme zur Erweiterung des Betriebsgeländes der DASA im Jahr 2000 das Fehlen von Alternativlösungen mitgetragen, das auf vom Projektwerber angestellten Kosten-Effizienz-Analysen basierte. Im Fall *Verkehrsflughafen Karlsruhe*²⁵⁾ hat die Kommission die Abwägung des Projektwerbers auch im Hinblick auf Kriterien eines uneingeschränkten Flugbetriebs, die Fluglärmsituation und vergleichbare Erwägungen akzeptiert. Auch in „negativen“ Stellungnahmen wie etwa im Fall *Siegerland*²⁶⁾ hat die Kommission maßgeblich auf die vom Projektwerber erstatteten Vorbringen zu Alternativlösungen abgestellt. Die Kriterien, die für das Vorliegen von Alternativen maß-

geblich sind, können – wie oben erwähnt auch nach dem Standpunkt der Kommission – vielfältig sein.²⁷⁾

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Kommissionsstellungennahmen – methodisch nicht treffsicher – gelegentlich die Prüfung von Alternativlösungen sowie die Interessenabwägung in eine Gesamtbeurteilung einführt.²⁸⁾ Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass im Falle einer erheblichen Schutzgebietsbeeinträchtigung grundsätzlich alle (und nicht bloß – wie in der UVP – die vom Projektwerber geprüften) Alternativen zu untersuchen sind; in den Umfang dieser zu prüfenden Alternativen haben allerdings nur die ernsthaften und zumutbaren Alternativen einzufließen. Der Kreis der zu prüfenden Alternativen wird letztendlich auch vom Projektwerber mitdeterminiert, weil er es ist, der den Zweck seines Vorhabens statuiert.

C. Verflechtung NVP/UVP

1. Gesetzliche Ausgangssituation

Für Vorhaben des dritten Abschnitts des UVP-G hat der BMVIT den § 24 Abs 1 UVP-G, die UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen; in diesem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren sind alle bundesgesetzlich statuierten und von einem Bundesminister zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen anzuwenden. Für die Vollziehung anderer bundesrechtlich geregelter Genehmigungstatbestände ist ein weiteres teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren vom jeweils zust LH durchzuführen. Die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen bleibt nach § 24 Abs 4 UVP-G unberührt. Gem § 24 Abs 10 UVP-G dürfen vor Abschluss der UVP andere Genehmigungen (und damit auch naturschutzrechtlich statuierte Genehmigungen) nicht erteilt werden. Dies bedeutet im Klartext: Die Naturschutz-Beh darf über die Naturverträglichkeit erst **nach** Durchführung der UVP befinden.

Diese Situation stellt ein ganz zentrales Dilemma des Genehmigungsregimes für hochrangige Verkehrsinfra-

15) Siehe aber zur Ausnahme in der Steiermark unter FN 21.

16) Vgl § 22 Abs 6 Wr NSchG, wo dies (lediglich) für die Durchführung der Interessenabwägung angeordnet ist.

17) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau – Leitfaden FFH-VP (2004) 58 („Leitfaden FFH-VP“), unter Hinweis auf BVerwG 27. 1. 2000–4C 2.99 („Bundesstraße B 1“).

18) Leitfaden FFH-VP 58.

19) BVerwG 17. 5. 2004–4A 28.01 (*Autobahn A 44*).

20) Leitfaden FFH-VP 58.

21) So explizit § 13b Abs 3 Z 1 Stmk NSchG.

22) Leitfaden FFH-VP 60.

23) IdS auch der Leitfaden FFH-VP 60 unter Verweis auf die (dt) Rspr des BVerwG in den angesprochenen Urteilen B 1 und A 44.

24) Gem Art 6 Abs 4 UAbs 2 FFH-RL ist die (bei erheblicher Schutzgebietsbeeinträchtigung und dem Fehlen von Alternativen vorgeschriebene) Interessenabwägung dann erschwert, wenn das Gebiet prioritäre natürliche Lebensraumtypen und/oder eine andere prioritäre Art einschließt: In diesem Falle können gewöhnliche öffentliche Interessen (das sind andere als Gesundheits- oder Sicherheitsinteressen) nur dann geltend gemacht werden, wenn zuvor die Kommission eine Stellungnahme abgegeben hat.

25) K (2005) 1641 endg v 6. 6. 2005.

26) C (2003) 1303/F v 24. 4. 2003.

27) Siehe etwa die Stellungnahme C (2003) 1309/1 v 16. 4. 2003 im Fall *Botniabanan-Eisenbahnlinie*.

28) So zB in den Fällen TGV Est C (2004) 3460 endg v 17. 9. 2004, oder *Trebel- und Recknitzquerung*, 95/C 178/03 v 27. 4. 1995.

strukturvorhaben dar: Der Gesetzgeber zwingt vom Konzept her Projektwerber und Behörden, ein in einem Höchstmaß konkretisiertes Projekt einer UVP zu unterziehen, obwohl erst **nach** Durchführung der UVP eine Alternativenprüfung geboten sein kann, ob überhaupt das konkrete Vorhaben zulässig ist oder aber iS einer Alternativenprüfung ein anderes Vorhaben zu realisieren ist. Dieser Zustand ist rechtspolitisch höchstgradig unbefriedigend; der mit der „großen“ UVP-G-Nov 2004 – anstatt eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens – erzielte „kleinste politische Nenner“ eines Gebots an die Behörden, die Verfahren zu koordinieren (§ 24h Abs 7 UVP-G), ist ein für die Praxis höchst untauglicher Versuch, die Schwachstelle des Fehlens eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens zu sanieren. Behörden und Projektwerber ebenso wie die übrigen Parteien gleichermaßen haben in der Praxis mit dieser – gelinde formuliert – unglücklichen Situation *de lege lata* fertig zu werden. Verschärft wird die Situation durch die legistisch nicht bereinigte kompetenzrechtliche Problematik, die in einem der *Semmering-Erk* zu Tage trat.

2. Das *Semmering-Erk* und seine Implikationen für neuere Verfahren

In einem der *Semmering-Erk* – nämlich dem Erk 16. 4. 2004, 2001/10/0156 – hat der VwGH ausgesprochen, dass es bei kompetenz- und damit verfassungskonformer Interpretation des NÖ NSchG unzulässig ist, dass ein Landesgesetzgeber es der Naturschutz-Beh anheim stellt, durch eine von ihr wahrzunehmende Alternativenprüfung Planungen des Bundes und insb eine Trassenentscheidung zu unterlaufen. Die Konsequenzen sind für Projektwerber und Behörden gleichermaßen schwierig: Wegen der oben angesprochenen Sperrwirkung des UVP-G kann eine Alternativenprüfung nicht vor der UVP durchgeführt und abgeschlossen werden. Eine Alternativenprüfung nach Abschluss der UVP ist hingegen höchstgradig sinnwidrig. Dennoch haben die Gesetzgeber auf das zit Erk des VwGH schlichtweg gar nicht reagiert und belasten so die Genehmigungsverfahren für Vorhaben, die eine NVP erfordern, mit höchstgradiger Rechtsunsicherheit: Die Landesgesetze ordnen durchwegs eine umfassende Alternativenprüfung durch die Naturschutz-Beh der Länder an. Gleichzeitig führt der VwGH aus, dass bei kompetenzkonformer Interpretation den Landes-Beh im Ergebnis eine umfassende Alternativenprüfung, im Rahmen derer auch über die Zulässigkeit der Trasse abgesprochen wird, nicht zusteht. Im Lichte dieser Situation ist es für Projektwerber schlicht unmöglich, eine sinnvolle Verfahrensplanung, im Rahmen derer eine Abgrenzung der Prüfungskompetenzen für die involvierten Behörden möglich wäre, vorzunehmen. Verschärft wird dies noch dadurch, dass auch unklar ist, welche Behörde überhaupt (in welchem Verfahrensstadium) über die Erheblichkeit der Beeinträchtigung abzusprechen hat, die die Pflicht zur Alternativenprüfung erst auslöst.

3. (Kompetenz-)Rechtliche Aspekte einer Vorverlegung von NVP-Fragen in die UVP

In der Praxis wurde verschiedentlich der Versuch unternommen, wesentliche Teilaspekte des NVP-Prüfsche-

mas – unter Beachtung der gerade eben geschilderten Postulate des VwGH – in das vom BMVIT geführte UVP-Verfahren vorzuverlegen. Diese Praxis ist – wie zu zeigen sein wird unberechtigter Weise – auf Kritik gestoßen: Das BMVIT hat gem §§ 4 iVm 7 BStG umfassend auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen; Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 1 UVP-G auch die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens ua auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G). § 1 Abs 1 UVP-G bildet sowohl eine Grundlage dafür, dass sich die Beh mit den Vor- und Nachteilen der vom Projektwerber geprüften Alternativen auseinandersetzt (Z 3), als auch dafür, dass sie sich mit der Darlegung der Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (Z 4) befasst. Dieser Gedanke manifestiert sich auch in § 24c Abs 5 UVP-G, wonach das Umweltverträglichkeitsgutachten die Auswirkungen des Vorhabens gem § 1 Abs 1 (UVP-G) „in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau“ darzulegen hat. Es scheint daher möglich, im UVP-Verfahren einen Teil der NVP abzuarbeiten und in die UVE auch eine „NVE“ aufzunehmen.

Der VwGH hat auf Seite 166 des zitierten *Semmering-Erk* ausgesprochen, dass bei der Variantenprüfung eine gegenseitige „Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger“ besteht und darauf Bedacht zu nehmen ist. Dies bedeutet, dass iSd – vom VwGH angesprochenen und vom VfGH anerkannten – Berücksichtigungsprinzips sowie des Rücksichtnahmegebots Aspekte der Naturverträglichkeitsprüfung bestehen, auf die die Bundes-Beh Bedacht zu nehmen hat, und solche, die die Landes-Beh zu wahren hat. Dies berührt auch nicht den angesprochenen Art 6 Abs 4 der FFH-RL: Denn die kompetenzkonforme RL-Umsetzung ist gemeinschaftsrechtsneutral und „ausschließlich nach nationalem Kompetenzrecht zu beurteilen“.

Und noch ein Aspekt ist ganz entscheidend: In dem vom VwGH (in der zit E) entschiedenen Fall wurde gerade **keine** UVP vor dem naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren durchgeführt, sodass im dort entschiedenen Fall eine Prüfung von naturschutzfachlichen Aspekten durch die Bundes-Beh (anders als hier) gar nicht durchgeführt werden konnte. Und – noch bedeutender – es hatte in dem angesprochenen und vom VwGH entschiedenen Fall die Naturschutz-Beh nach Auffassung des VwGH eine Auswahlentscheidung (hinsichtlich der Trasse) durch die Bundes-Beh verunmöglicht. In den hier untersuchten Fällen ist die Konstellation gegenteilig: Gerade die Bundes-Beh trifft ja nach der hier vorgeschlagenen Vorgangsweise im Trassenbescheid die Trassenauswahl unpräjudiziert durch eine Landes-Beh. Und dabei würde das BMVIT – wenn es der hier vorgeschlagenen Vorgangsweise folgt – die gesetzlichen Voraussetzungen unter Beachtung des Berücksichtigungsprinzips und des Rücksichtnahmegebots beachten: Nämlich gem § 24h Abs 1 Z 2 lit b UVP-G die Vermeidung jener Auswirkungen sicherzustellen, die in einer erheblichen Belastung der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen auf den jeweils relevanten Pflanzen- oder Tierbestand in Betracht kämen. →

Es ist kompetenzrechtlich naheliegend, dass die abschließende ausschließlich naturfachliche Prüfung durch die Naturschutz-Beh erfolgt. Dagegen kann auch nicht das VwGH-Erk ins Treffen geführt werden: Denn die bloße Prüfung des Beeinträchtigungspotentials erfolgt iSd hier vorgeschlagenen Weges vor der Frage des Vorliegens von Alternativen. Dies ist ja auch in Art 6 Abs 4 der FFH-RL ausdrücklich angeordnet. Erst wenn eine erhebliche Beeinträchtigung feststeht, ist eine Alternativenprüfung durchzuführen. Nur Letztere aber fällt in die Bundeskompetenz. Mit anderen Worten: Eine kompetenzrechtliche Beanstandung kann bloß die Alternativenprüfung betreffen, nicht aber die Vorfrage (der erheblichen Beeinträchtigung), von der die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung abhängt. Soweit sich das BMVIT – mittels des UVP-G – auf eine gesetzliche Grundlage stützen kann, hat es die naturfachliche Beeinträchtigung zu prüfen. Für die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung bleibt jeweils aber selbstverständlich – iSd Art 15 B-VG – die Beurteilung der Vorfrage der Beeinträchtigung durch die jeweils zust Landes-Beh abzuwarten.

An keiner Stelle ist gesetzlich angeordnet, dass das der Trassenfestsetzung durch das BMVIT zugrunde liegende Projekt nicht im naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bautechnisch detailliert werden darf. Das Gegenteil ist der Fall: § 24h Abs 7 UVP-G sieht ja explizit vor, dass die bei der Erlassung des Genehmigungsbescheids erfolgten Auflagen zu erfüllen sind. Diesen Vorschriften kann der Projektwerber durch Berücksichtigung im Projekt und damit durch eine entsprechende Verfahrensgrundlage für das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren Rechnung tragen. Es ist schlussendlich gerade – wie auch aus § 24h Abs 7 UVP-G folgt – Sinn der UVP, dass dort Maßnahmen vorgeschrieben werden, die der Projektwerber zu setzen hat und aufgrund des Konzepts des UVP-G alt dem materienrechtlichen Genehmigungsverfahren zugrunde zu legen hat. Auch aus § 24h Abs 5 UVP-G ergibt sich, dass die dort genannten Behörden – und damit auch die für die Durchführung des naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens zust Behörden – die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beachten haben.

Wie sich zeigt, ist in gewissen Bereichen eine „Vorverlegung“ von Fragen der NVP in das UVP-Verfahren zwar durchaus möglich; freilich sind dieser Vorgangsweise Grenzen gesetzt und die sich im Zuge dessen ergebenden Detailfragen sind außergewöhnlich komplex. Dessen ungeachtet ist schlichtweg eine politische Gleichgültigkeit gegenüber diesem Thema bei den betroffenen Gesetzgebern zu konstatieren. Die Praxis hat daher auch noch anderweitig nach Lösungsmöglichkeiten gesucht (dazu gleich unten Kapitel D.). Dass im Übrigen die hier erwogene Vorgangsweise nicht nur zulässig, sondern – bis zu einer gesetzlichen „Systemänderung“ – europarechtlich geboten ist, folgt auch aus dem U EuGH 23. 3. 2006, C-209/04 (*Kommission/Österreich*), wo es in Rn 58 heißt:

„Die Richtlinie 85/337 [UVP-RL] und die Habitatrichtlinie [FFH-RL] betreffen aber beide die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten. In beiden Fällen liegt das Prüfungsver-

fahren vor der endgültigen Entscheidung über das Vorhaben. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind bei der Entscheidung über das Vorhaben zu berücksichtigen, das nach Maßgabe dieser Ergebnisse geändert werden kann. Die einzelnen Abschnitte dieser Prüfung eines Vorhabens sind so miteinander verbunden, dass sie einen komplexen Vorgang bilden. Der Umstand, dass sich bestimmte Vorschriften inhaltlich unterscheiden, kann diese Beurteilung nicht in Frage stellen.“

Dem ist nichts hinzuzufügen, außer die entsprechende Aussage von GA Kokott im zit EuGH-Verfahren, FN 31 der Schlussanträge: *„Wenn eine Alternativenprüfung sowohl nach der UVP-RL als auch nach der Habitat-RL vorzunehmen ist, dürfte die weitergehende Habitat-RL auf die UVP-RL ausstrahlen, sodass in der UVP die Alternativenprüfung der Habitat-RL darzustellen ist.“*

4. Unberechtigte Kritik

In der Praxis wird von Projektkritikern verschiedentlich vorgetragen, dass die Naturschutz-Beh über die Alternativenprüfung vor Einleitung des UVP-Verfahrens im NVP-Verfahren zu entscheiden habe. In diesem Fall de-regiere der naturschutzrechtliche Bescheid auch nicht die UVP-Genehmigung, sodass die NVP-Behörde zwar Varianten prüfe, allerdings nicht die Entscheidung über die festgelegte Trasse ersetze. Diese Auffassung ist schlicht unrichtig: Gem § 24 Abs 10 UVP-G dürfen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung der Trassenbescheid nicht erlassen und sonstige Genehmigungen nicht erteilt werden. Nach dem ganz klaren Gesetzeswortlaut ist daher die gegenteilige Auffassung nicht aufrechtzuerhalten.

In der Praxis wird ebenfalls häufig systemkritisch und implizit unterstellt, dass jede „Alternative“ eine „Trassenalternative“ sei. Dem ist mitnichten so: Denn **Trassenalternativen** sind nur eine von mehreren denkbaren Kategorien der **Vorhabensalternativen**, wie in der Literatur auch als hA vertreten wird: So unterscheidet bspw der Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau („Leitfaden FFH-VP“) des dt Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, angelehnt an den Durchführungsleitfaden der Kommission, ausdrücklich zwischen **Standort-** und **Trassenalternativen**, **technischen Alternativen (Ausführungsalternativen)** und **Konzeptalternativen**; als Alternativen sind demnach „verschiedene technische Möglichkeiten einer Lösung“ (auf ein und derselben Trasse) anerkannt, und dahingehend sind alternative Bauausführungen ebenso wie Gradientenvarianten als Alternativen in Betracht zu ziehen (Leitfaden FFH-VP [2004] 58). Damit ist klargestellt, dass der in der Praxis häufig vorgebrachte Einwand, jede Alternativenprüfung präjudiziere die Trasse, unrichtig ist.

D. Lösungsansätze aus planerischer Sicht am Beispiel S 7

1. Ausgangssituation

Unter Betrachtung der Genehmigungsvoraussetzungen für ein Projekt (siehe oben Pkt C.2.) kann folgender Fall eintreten: In dem nach dem Naturschutzgesetz des jeweiligen Bundeslands abzuführenden naturschutzrecht-

lichen Genehmigungsverfahren wird dem Projekt eine Genehmigung, weitgehend ungeachtet der vorangegangenen Verfahrensschritte und positiven Beurteilungen (zB im UVP-Verfahren durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen), im Hinblick auf die strengen Bestimmungen versagt (Stichwort „Verschlechterungsverbot“). Tritt dieser Fall ein, resultiert ein Rückfall des Projekts in eine frühe Phase der grundsätzlichen Variantenerarbeitung (vgl. Abb 1). Aus Sicht des Projektwerbers ist es daher schon zum Zeitpunkt der Erarbeitung und des Vergleichs möglicher Trassenvarianten im Zuge des Vorprojekts von grundlegender Bedeutung, über die naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit einer bestimmten Trassenvariante Bescheid zu wissen.

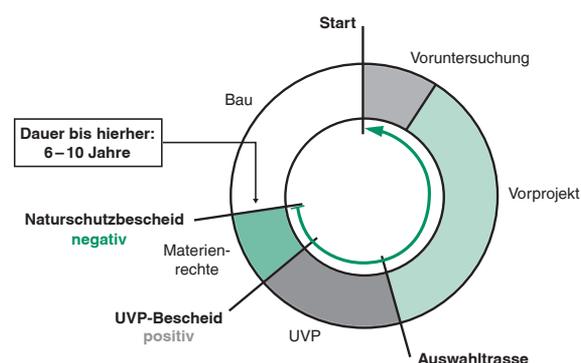


Abb 1: Planung- und Bau einer Bundesstraße (Rückfall nach negativem Naturschutzbescheid)

2. Praxisbeispiel S 7 Fürstenfelder Schnellstraße

Der beschriebene Umstand stellt für Projektwerber ein hohes verfahrensrechtliches Risiko dar. Die Weiterbearbeitung von Trassenvarianten, die letztendlich im Rahmen des naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens nicht genehmigungsfähig sind, könnte neben erheblichen frustrierten Aufwendungen (Stichwort „Rechnungshof“) auch eine zeitliche Projektverzögerung von mehreren Jahren und uU sogar eine grundsätzliche Gefährdung des Gesamtprojekts nach sich ziehen.

Um dieser Rechtsunsicherheit nach Möglichkeit zu begegnen, wurde im Zuge der Planungen zur S 7 Fürstenfelder Schnellstraße vom Projektwerber der Versuch unternommen, bereits im Zuge der Trassenerarbeitung (Vorprojekt) eine Prüfung der Naturverträglichkeit auf fachlicher bzw. informeller Ebene durchzuführen. Einzelne Trassenvarianten der S7 Fürstenfelder Schnellstraße queren bzw. berühren die Natura 2000-Gebiete „Lafnitztal – Neudauer Teiche“ (Steiermark) und „Lafnitzauen“ (Burgenland). Aufgrund der oben geschilderten Rechtslage stand der Projektwerber vor einer Herausforderung: Zu einem Zeitpunkt, zu dem noch nicht einmal eine Trassenentscheidung gefallen ist, sollte eine Prüfung der Naturverträglichkeit einzelner Trassenvarianten durchgeführt werden. Diese Verträglichkeitsprüfung fällt – wie oben beschrieben – nach derzeitiger Auffassung der Praxis in die Naturschutzkompetenz der Bundesländer und kann formal erst nach Vorliegen einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des teilkonzentrierten Bescheids des BMVIT erfolgen. Den-

noch ist es von zentraler Bedeutung für die Umsetzung eines Projekts, Trassenvarianten, die voraussichtlich nicht genehmigungsfähig sind, aus den nachfolgenden Projektierungsschritten auszuschließen.

Im konkreten Fall wurden bereits in einer sehr frühen Projektphase (Variantenerarbeitung) die Umweltuntersuchungen zT auf Niveau einer Umweltverträglichkeitserklärung („UVE“) durchgeführt. Dieser für die Trassenentscheidung ungewöhnlich hohe Detaillierungsgrad der Umweltuntersuchungen wird auch bei künftigen Projektentwicklungen immer häufiger notwendig sein, um bereits in frühen Projektstadien die notwendige Planungssicherheit für Entscheidungen zu gewährleisten (reine Potentialkartierungen sind in diesem Zusammenhang oft eine ungeeignete Beurteilungsgrundlage). Über die detaillierte Untersuchung des Ist-Zustands hinaus wurden Auswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten (Bau und Betrieb) auf das Natura 2000-Gebiet bestmöglich dargestellt.

Auf diesen Grundlagen wurde durch den Projektwerber ein Gutachten „Vorprüfung auf Verträglichkeit“ erstellt. In diesem Gutachten wurde das Prüfungsschema nach Art 6 Abs 3 und 4 der FFH-RL (bzw. dessen Interpretation nach dem sog. Oxford-Schema) vollzogen:

Phase 1	Screening Kann es zu erheblichen Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet kommen?
Phase 2	Prüfung auf Verträglichkeit Wird das Gebiet erheblich beeinträchtigt?
Phase 3	Prüfung von Alternativlösungen Existieren Varianten, die das Natura 2000-Gebiet nicht beeinträchtigen?
Phase 4	Prüfung auf öffentliches Interesse Gibt es zwingende Gründe aus Sicht der Gesundheit und Sicherheit der Menschen (bei Beeinträchtigung prioritärer Arten) bzw. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses?

Tabelle 1

Ergebnis des Gutachtens war die Beurteilung der (voraussichtlichen) Genehmigungsfähigkeit einzelner Trassenvarianten nach Maßgabe der Naturschutzgesetze der Länder Steiermark und Burgenland (dh. eine Aussage, ob von einzelnen Trassenvarianten erhebliche Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete zu erwarten sind). Das Gutachten wurde anschließend den betroffenen Anrainergemeinden präsentiert sowie den für Naturschutz zuständigen Abteilungen des Amtes der Stmk LReg bzw. des Amtes der bgl. LReg mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt.

Im Fall der S 7 erfolgte durch die kontaktierten Institutionen eine Stellungnahme. Darin wurden die Untersuchungen des Konsenswerbers grundsätzlich bestätigt und die getroffenen Schlussfolgerungen (Aussagen zu etwaigen erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete) nachvollzogen. Leider besteht jedoch selbst bei fachlich eindeutigen Stellungnahmen seitens der Beh. weiter die Rechtsunsicherheit, sich nicht in einem Formalverfahren zu befinden. Sämtliche Aussagen der Beh. haben damit keinen rechtlich bindenden Cha-

rakter und finden bei Bürgerinitiativen und Projektkritikern ob dieses Umstands kaum Akzeptanz.

Auf Basis der fachlichen Aussagen des Gutachtens bzw der informellen Stellungnahmen der Beh wurde anschließend durch den Projektwerber die Entscheidung getroffen, dass eine bestimmte Trassenführung ob ihrer fehlenden Genehmigungsfähigkeit nicht weiter berücksichtigt werden kann. Diese Entscheidung in der alleinigen Verantwortung des Konsenswerbers war insofern heikel, als die betroffene Trassenvariante von Teilen der Bevölkerung (und damit mittelbar von der Politik) gefordert wurde, da sie weiter entfernt von Siedlungsgebieten geplant war als die weitergeplante Alternativvariante. Dabei wurde auch der häufig unterschätzte Widerspruch zwischen Interessen des Schutzes des Menschen und dem Naturschutz manifest (aus naturschutzrechtlicher und -fachlicher Sicht „günstige“ Varianten liegen oftmals nahe Siedlungsgebieten und umgekehrt).

E. Conclusio und Ausblick

Die derzeitige Rechtslage der Zweiteilung von UVP und NVP in Genehmigungsverfahren für Vorhaben, die dem dritten Abschnitt des UVP-G unterliegen, ist hochgradig unbefriedigend. Der Bundesgesetzgeber sowie die Landesgesetzgeber sind all den Schwierigkeiten, die sich insb auch aus einer Beachtung des *Semmering-Erk* des VwGH ergeben, schlicht mit gleichgültiger Passivität begegnet. Die damit verbundene Rechtsunsicherheit büßen sowohl Behörde als auch Projektkritiker bzw die beteiligte Öffentlichkeit, va aber die Projektwerber, die mit horrenden, aber potenziell frustrierten Planungskosten zu rechnen haben.

Dies va deshalb, weil nach dem derzeitigen System der teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren ganz grundsätzliche Fragen – va der Alternativenprüfung, soweit vorgeschrieben – erst in einem sehr späten Stadium geklärt werden können. Dringend zu fordern ist daher die Schaffung eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens, das bislang an machtpolitischen Anforderungen gescheitert ist. Mit einem konzentrierten

Genehmigungsverfahren allein könnte zwar auch nur teilweise Abhilfe geschaffen werden, es wäre damit aber ein Schritt in die richtige Richtung gesetzt. Wünschenswert wäre die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen für konzentrierte, aber je nach Planungsfortschritt gestufte Verfahren.

Die Ausweisung von Natura 2000-Gebieten kann und darf nicht als Verhinderungsinstrument für Infrastrukturprojekte verstanden werden. Zwar ist die Genehmigung nur unter eingeschränkten Voraussetzungen möglich, dennoch kann mit sorgfältig vorbereiteten und durchgeführten Verfahren ein Projekt auch in oder nahe Natura 2000-Gebieten umgesetzt werden.

Dennoch bleibt die Rechtsunsicherheit bei der Planung von Bundesstraßen im Bereich von Natura 2000-Gebieten evident: Es bestehen für den Projektwerber die Optionen,

- 1. ein Projekt mit Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet uU erfolgreich durch ein UVP-Verfahren zu bringen, um vielleicht im nachfolgenden Naturschutzverfahren zu scheitern (und den Bau des Projekts so sicherlich um Jahre zurückzuwerfen) oder
- 2. eine uU von Bevölkerung und Politik gewünschte Variante wegen wahrscheinlicher erheblicher Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet bereits frühzeitig auszuschneiden und so die grundsätzliche Akzeptanz und Zustimmung zu einem Projekt zu riskieren.

In jedem Fall ist die Verantwortung alleine durch den Projektwerber zu tragen, die Möglichkeit einer formalrechtlichen Absicherung besteht derzeit nicht.

Die anzustrebende Rechtssicherheit kann uU durch eine Kombination aus Maßnahmen des Gesetzgebers (Novellierung formaler Grundlagen), der Verwaltung (Standards bei der Ausweisung von Natura 2000-Gebieten) und des Projektwerbers (sorgfältige Abführung der Prüfverfahren) erreicht werden. In jedem Fall kommt den Geboten der Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Reproduzierbarkeit von Entscheidungen innerhalb der gegebenen Rechtsunsicherheiten zentrale Bedeutung zu.

→ In Kürze

Die derzeitige Rechtslage der Zweiteilung von UVP und NVP in Genehmigungsverfahren für Vorhaben, die dem dritten Abschnitt des UVP-G unterliegen, ist vielfach unbefriedigend und führt zu hohen, zT frustrierten Planungskosten. In Fällen, in denen eine Alternativenprüfung nach FFH-RL und der VSch-RL aufgrund der landesgesetzlichen naturschutzrechtlichen Bestimmungen notwendig ist, wäre ein konzentriertes Genehmigungsverfahren mit frühzeitiger Alternativenprüfung sinnvoll. Die kompetenzrechtlichen Aussagen des VwGH im *Semmering-Erk* sind vom Gesetzgeber bislang nicht aufgegriffen worden. Eine unbefriedigende Genehmigungsrechtslage sowohl für Projektwerber als auch für Projektkritiker und beträchtliche praktische Schwierigkeiten im Gesetzesvollzug sind die Folge. Mögliche legislative wie auch praktische Maßnahmen und Strategien, um den speziellen Anforderungen von Genehmigungsverfahren für hochrangige Infrastrukturvorhaben gerecht zu werden, werden im Rahmen des Artikels, zT an Beispielen, erläutert.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

RA Dr. Michael Hecht ist Partner und Rechtsanwalt in der Anwaltskanzlei Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte in Wien. Kontaktadresse: Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 12, 1010 Wien. Tel: (01) 537 70-0; E-Mail: Michael.Hecht@fwp.at

DI Alexander Walcher ist Leiter der Abteilung Planung in der ASFINAG BMG in Wien. Kontaktadresse: ASFINAG BMG, Rotenturmstraße 5–9, 1010 Wien. Tel: (01) 501 08-14310; E-Mail: alexander.walcher@asfinag.at

DI Martin Poecheim ist Projektleiter in der Abteilung Planung in der ASFINAG BMG in Wien. Kontaktadresse: ASFINAG BMG, Rotenturmstraße 5–9, 1010 Wien. Tel: (01) 501 08-14327; E-Mail: martin.poecheim@asfinag.at



Von denselben Autoren erschienen:**Hecht (Auszug):**

Enteignung, Trassenverordnung und Umweltverträglichkeitsprüfung, ZfV 2004, 616;

UVP: Nochmals zu den „Bundesstraßenprojekten“, ecolex 1996, 630;

Das Kärntner Landesstraßenrecht, in: *Rebhahn* (Hrsg), Beiträge zum Kärntner Landesrecht (1995); Die Rechtsstellung der Nachbarn öffentlicher Straßen, 167 S, Verlag Manz, Wien 1995.

Walcher (Auszug):

Die UVP im Verkehrswegebau – Planungswirklichkeit am Beispiel Straße, in: *IUR/ÖWAV* (Hrsg), Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts (2004);

UVP bei Verkehrsanlagen, in: *IUR/ÖWAV* (Hrsg), Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts (2006).

Poeheim (Auszug):

Nutzen-Kosten-Untersuchungen: Darstellung und Bewertung ausgewählter formalisierter Entscheidungsverfahren an Beispielen der Bundesstraßenplanung in Österreich (2003).

Links:

www.fwp.at;

www.asfinag.at

→ Literatur-Tipp**Rajal/Tschugguel, NATURA 2000 – Das Schutzgebietsystem der EU (2004)****MANZ Bestellservice:**

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

