

RECHT DER UMWELT

Schifflleitung + Redaktion **Ferdinand Kerschner** Redaktion **Bernhard Raschauer**
Ständige Mitarbeiter **W. Berger, W. Bergthaler, B.-C. Funk, R. Hink, D. Hinterwirth,**
W. Hochreiter, K. Hofmann, P. Jabornegg, V. Madner, F. Oberleitner,
E. Schulev-Steindl, J. Stabentheiner, E. Wagner, H. Wegscheider

Oktober 2009

05

145 – 180

Schwerpunkt

Umweltverträglichkeitsprüfung

Beiträge

UVP-G-Novelle 2009

Waltraud Petek ➔ 148

Vorarbeiten zur Projektrealisierung im UVP-Verfahren

Michael Hecht und Andreas Netzer ➔ 153

Beilage Umwelt & Technik

Die Genehmigung der 380-kV- Steiermarkleitung nach dem UVP-G

Christian Onz ➔ 54

Aktuelles Umweltrecht

EG-Kom: Ausnahmen von PM₁₀-Grenzwerten ➔ 161

Novelle zur Deponieverordnung ➔ 162

Leitsätze

Schwerpunkte UVP und Baurecht ➔ 166

Rechtsprechung

Aufnahme genetisch veränderter Sorten in polnischen Sortenkatalog

EuGH hält generelles nationales Verbot für unzulässig

Erika Wagner ➔ 168

380-kV-Steiermarkleitung

VwGH anerkennt Vorsorgewert für elektromagnetische Felder

Johannes Schön ➔ 176

Abgrenzung von „Vorarbeiten“ zur Projektrealisierung im UVP-Verfahren

Dargestellt am Beispiel von Eisenbahnprojekten

Große UVP-pflichtige Vorhaben werden häufig eher in einem – auch zeitlich gestaffelten – Bündel zahlreicher Maßnahmen denn im Zuge einer einzelnen abgegrenzten „Baustelle“ errichtet. Die Grenzen zwischen verschiedenen Voruntersuchungen, Baustellenvorbereitungen sowie sonstigen Vorbereitungsmaßnahmen einerseits und der tatsächlichen Projektrealisierung andererseits verschwimmen. Der vorliegende Beitrag analysiert die UVP-rechtliche Behandlung von Vorarbeiten.

Von Michael Hecht und Andreas Netzer

Inhaltsübersicht:

- A. Ausgangssituation und Problemstellung
- B. Begriff der „Vorarbeiten“
- C. Auffassungen in der Literatur
- D. Auffassungen in der Judikatur
- E. Lösungsansätze
- F. Ergebnisse

A. Ausgangssituation und Problemstellung

UVP-pflichtige Vorhaben sind grundsätzlich in einem konzentrierten Genehmigungsverfahren zu bewilligen.¹⁾ Dies bedeutet, dass in einem einheitlichen Verfahren durch eine einzige Beh – grundsätzlich die LReg – unter Anwendbarkeit des UVP-G sowie sämtlicher anderer anwendbarer Materiengesetze über die beantragte Bewilligung abzusprechen ist. Für bestimmte Vorhaben – nämlich Bundesstraßen²⁾ und Hochleistungsstrecken³⁾ – ist das Vorhaben einer UVP, einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren und nachfolgenden landesrechtlichen Genehmigungsverfahren zu unterziehen.⁴⁾ Werden dessen ungeachtet das Vorhaben oder einzelne Teile hievon außerhalb des UVP-Verfahrens genehmigt, so werden diese Genehmigungen nicht nur von der unzuständigen Beh erteilt; vielmehr können derartige Bewilligungen auch innerhalb

einer Frist von drei Jahren von der sachlich in Betracht kommenden OberBeh oder mangels einer solchen von der UVP-Beh als nichtig erklärt werden.⁵⁾ Es liegt also auch im Interesse des Projektwerbers, dass sein Vorhaben von der zust Beh im Zuge des UVP-Verfahrens genehmigt wird. Was aber ist „das Vorhaben“? Ab wann muss von einem „Vorhaben“ gesprochen werden? Diese Fragen sind nicht trivial: Denn während es grundsätzlich der ASt selbst in der Hand hat, sein antragsgegenständliches Vorhaben zu definieren, gilt dieser Grundsatz im UVP-Recht nur eingeschränkt. Denn UVP-rechtlich besteht das Vorhaben kraft zwingender gesetzlicher Anordnung nicht nur aus der Anlage oder dem jeweiligen sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft selbst, sondern auch aus sämtlichen „damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen“.⁶⁾

Es ist daher zu klären, ab wann – nicht nur zeitlich – von einer Maßnahme ausgegangen werden kann, die ein hinreichendes Konkretisierungsstadium erreicht

1) § 3 Abs 3 BG über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000; BGBl 1993/697 idF 2009/87; im Folgenden UVP-G).

2) § 23 a UVP-G.

3) § 23 b UVP-G.

4) Siehe im Einzelnen § 24 Abs 1 bis 4 UVP-G.

5) § 3 Abs 6 und § 24 Abs 10 UVP-G.

6) § 2 Abs 2 und § 24 Abs 7 iVm § 2 Abs 2 UVP-G.

RdU 2009/89

§ 2 Abs 2,
§ 3 Abs 6 UVP-G;
§ 40 a EisbG

VwGH 24. 5. 2007,
2007/07/0025;
US 6. 11. 1998,
US 9/1998/4–35

Vorarbeiten;
Baustellen-
vorbereitung;
Planungs-
stufenbau;
Abgrenzung
zur Projekt-
realisierung

und in einem sachlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben steht.⁷⁾ Beispiele finden sich in der Praxis laufend:

- Für die Planung eines UVP-pflichtigen Eisenbahntunnels sind Probebohrungen oder ein Sondierstollen erforderlich;
- zur Erleichterung der zukünftigen Erreichbarkeit eines geplanten Bahnhofs sollen aus ökonomischen Gründen bestimmte verkehrliche Maßnahmen vorgezogen werden;
- zur Erleichterung der Umsetzung eines Einkaufszentrums errichtet die Gemeinde, die die Widmung erlassen hat, bereits vorbereitend eine Verbindungsspanne in einer Dimensionierung, die erst für das Einkaufszentrum Sinn ergibt.

Die Reihe von Beispielen ließe sich nahezu beliebig fortsetzen. Die genannten Beispiele zeigen, dass in der Vorbereitungsphase eines Vorhabens Maßnahmen gesetzt werden, die sich nicht nur graduell, sondern auch qualitativ unterscheiden können. Dabei kann eine Maßnahme auch zugleich verschiedene Funktionen erfüllen:

- Dient der Sondierstollen nur der Untersuchung der Geologie zum Zwecke der Erkundung, ob überhaupt in diesem räumlichen Nahebereich – und wenn ja, mit welchem Aufwand – der Tunnel gebaut werden könnte?
- Steht die konkrete Tunnellage bereits fest und dient der Sondierstollen lediglich der frühzeitigen Durchführbarkeit von Bauausschreibungen oder der Abschätzung des genauen Aufwands?
- Nimmt der Sondierstollen die spätere Tunnelröhre bereits vorweg und wird nachfolgend nur noch umgebaut/ausgebaut?

Diese Palette von Fragestellungen muss in der Praxis Klärung finden, damit entschieden werden kann, ob die jeweilige Maßnahme – sofern überhaupt erforderlich – materienrechtlich genehmigt und dann bereits vor rechtskräftiger UVP-Genehmigung des „Hauptvorhabens“ umgesetzt werden kann, oder ob ihre Realisierung erst nach Vorliegen der UVP-Genehmigung erfolgen darf. Letzteres hat bei besonders planungsintensiven Vorhaben, gerade etwa bei großen Infrastrukturvorhaben naturgemäß wichtige zeitliche Implikationen.

B. Begriff der „Vorarbeiten“

1. Vorarbeiten generell im UVP-Recht

Der Begriff der „Vorarbeiten“ ist im UVP-G nicht definiert. Wenn von Vorarbeiten gesprochen wird, sind mitunter UVP-pflichtige, mitunter UVP-freie Maßnahmen gemeint. Unter den Begriff der Vorarbeiten können – ungeachtet der jeweiligen Rechtsfolgen – Maßnahmen fallen, die im Zuge einer Projektplanung für sinnvoll erachtet werden oder für diese Planung unerlässlich sind, die ferner hilfreich oder aber unerlässlich für die Planung und damit die Ausführung des Vorhabens sind, die (ungeachtet des UVP-G) genehmigungspflichtig oder genehmigungsfrei sind, die von der (künftigen) Projektwerberin oder Dritten gesetzt werden, und die schließlich lange vor einem oder während eines bereits anhängigen UVP-Verfahrens gesetzt werden sollen. Freilich sind auch noch Unterscheidungen

nach anderen Kriterien möglich. Es erscheint daher für die vorliegende Abhandlung zweckhaft, den Begriff der Vorarbeiten im österr Eisenbahnbaurecht zu untersuchen.

2. Der eisenbahnrechtliche Begriff der „Vorarbeiten“

Die sog „Vorarbeiten“ für Eisenbahnbauvorhaben sind in § 40 a der seit der Nov 2006⁸⁾ geltenden Fassung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) geregelt und finden dort auch eine in der Tradition des österr Eisenbahnbaurechts stehende Definition. Vorarbeiten dienen demnach „zur Ausarbeitung eines Bauentwurfes für neue oder für die Veränderung bestehender Eisenbahnen oder Eisenbahnanlagen“ und umfassen die „zur Vorbereitung des Bauvorhabens erforderlichen Arbeiten unter möglicher Schonung fremder Rechte und Interessen“. Vorarbeiten können vom Eisenbahnunternehmen (welches im Normtext kurioserweise unverändert als „Bauherr“ angesprochen wird) und seinen Beauftragten auf fremden Liegenschaften⁹⁾ sowohl für neue als auch für die Veränderung bestehender Eisenbahnen geführt werden.

Die Abgrenzung zwischen Vorarbeiten und anderen baulichen Maßnahmen ergibt sich nach dem Gesetzeswortlaut zentral aus dem Begriff des Bauvorhabens, dem die Ausarbeitung des Bauentwurfes dient. Damit ist zunächst nach der Abgrenzung des Vorhabens zu anderen baulichen Maßnahmen zu fragen.

Mit der EisbGNov 2006 erfuhr gerade das Eisenbahnbaurecht einschneidende Veränderungen. Zum einen wurde die für die Genehmigungspflicht grundlegende Definition der „Eisenbahnanlage“ in § 10 EisbG abgeändert. Nun gelten – sofern sie mittelbar oder unmittelbar den Zwecken der Eisenbahn dienen – neben Grundstücken und ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen nur mehr sog „Bauten“¹⁰⁾ als Eisenbahnanlagen. Damit ist erstmals die Frage relevant, ob eine zu errichtende oder zu ändernde Anlage als Bauwerk im eisenbahnrechtlichen Sinn anzusehen ist.¹¹⁾ Neben dem Bau und der Veränderung der in

7) Dem räumlichen Zusammenhang wird in diesem Artikel nicht näher nachgegangen.

8) BGBl I 2006/125; der geltende § 40 a EisbG entspricht dabei praktisch wortgleich § 16 aF und erfuhr in den Materialien keine weitere Kommentierung.

9) Der VwGH stellte im Erk v 13. 10. 1994, 94/03/0192, zu § 16 aF EisbG unter Hinweis auf B v 17. 6. 1992, 92/03/0121, klar, dass Wasserberechtigte im Hinblick auf das Baugenehmigungsverfahren Grundeigentümern gleichgestellt seien. Auf dieser Grundlage bejahte er im Verfahren zur Bewilligung von Vorarbeiten unter ausdrücklicher Berufung auf das Erfordernis einer verfassungskonformen Interpretation deren Parteistellung. Auch wenn Vorarbeiten im geltenden § 40 a EisbG nicht mehr genehmigungspflichtig sind, muss dieser Befund mit Blick auf die Regelungen über die Parteistellung in § 31 e EisbG bekräftigt werden. Der Argumentation, dass andere dinglich Berechtigte nicht anders zu behandeln sind, wenn Liegenschaftseigentümern Parteirechte zukommen, steht dabei nicht im Widerspruch zum Erk v 10. 10. 2006, 2004/03/0080, welches klarstellt, dass die Bestimmungen über die Parteirechte im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren (jetzt § 31 e EisbG) nicht ohne normative Grundlage auf andere eisenbahnrechtliche Verfahren anzuwenden sind.

10) Siehe Catharin in Catharin/Gürtlich, EisbG (2007) § 10 Anm 5.

11) Bis zu einer ersten Befassung des VwGH mit dieser definitorischen Frage wird sich die eisenbahnrechtliche Praxis mit intrasystematischer Interpretation zu behelfen haben. Aus heutiger Sicht werden als Eisenbahnbauten wohl alle Anlagen zu gelten haben, deren fachgemäße Errichtung objektiv bautechnischen Sachverstand erfordert und die nach ihren konstruktiven Eigenschaften zum dauernden Ver-

§ 10 EisbG definierten Eisenbahnanlagen fallen nur sog nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Anlagen in die eisenbahnbaurechtliche Genehmigungspflicht gem §§ 31 ff EisbG.

Und nur im Umfang des so abgezielten Genehmigungsregimes kann von einem „Bauvorhaben“ auch iSd § 40 a EisbG gesprochen werden. Außerhalb des Kreises der Vorarbeiten stehen damit all jene Arbeiten, die keinen Einfluss auf den Konsensbestand einer Eisenbahn haben,¹²⁾ und bauliche Maßnahmen, die nicht als Bauvorhaben in den Anwendungsbereich der §§ 31 bis 36 EisbG fallen.¹³⁾

Die Vorbereitung des Vorhabens, namentlich die Ausarbeitung eines Bauentwurfs, ist tatbestandliche Voraussetzung für die Ausübung des in § 40 a EisbG eingeräumten Betretungs- und Benützungrechts. Die durchzuführenden Arbeiten müssen dabei zwei Anforderungen genügen:

→ Sie müssen einerseits nach dem Stand der Technik für die genannten Zwecke erforderlich sein,¹⁴⁾

→ andererseits müssen sie unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen erfolgen.¹⁵⁾

Aus diesen Vorgaben kann nicht abgelesen werden, dass sich die Arbeiten inhaltlich auf den Zweck der Vorbereitung beschränken müssen oder keine – wie auch immer gearteten – anderen Zwecke verfolgen oder Effekte erzeugen dürfen. Vielmehr ist für die Berechtigung zur Vornahme irrelevant, ob das Ergebnis von Vorarbeiten im Fall der Ausführung des Bauvorhabens (oder außerhalb desselben) eine über die Vorbereitung des Bauentwurfs hinausgehende Funktion erfüllt.¹⁶⁾

Vorarbeiten sind demnach all jene Maßnahmen, die zur Erstellung eines Bauentwurfs für ein Bauvorhaben iSd §§ 31 bis 36 EisbG zum Bau oder zur Veränderung – in doppelter Abgrenzung einerseits zu sog periodischen Maßnahmen für die Erhaltung und andererseits zur bloßen Montage ortsfester eisenbahntechnischer Einrichtungen – einer Eisenbahn erforderlich sind.

Damit steht fest, dass eine ganze Anzahl von Fragen für die Qualifikation und die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorarbeiten und damit auch für die Duldungspflichten irrelevant bleiben muss: Weder die Möglichkeit einer Nachnutzung ihrer Ergebnisse noch deren Verwendbarkeit für andere Zwecke als jene der Planung sind von Relevanz. Auch kommt es nicht darauf an, ob der Bauentwurf unmittelbar oder mittelbar auf diesen Ergebnissen aufbaut. Selbst ein nachfolgender Verzicht des Eisenbahnunternehmens auf die Erstellung eines Bauentwurfs und die Nutzung der materiellen oder geistigen Ergebnisse und Folgen der Vorarbeiten durch Dritte müssen ohne Belang bleiben, wenn es um die Frage der Rechtmäßigkeit ihrer Inangriffnahme und Durchführung geht. Entscheidend ist alleine die Beurteilung der objektiven Erforderlichkeit der Vorarbeiten **ex ante**.

Vorarbeiten iSd § 40 a EisbG sind also nicht Vorarbeiten für ein bestimmtes, inhaltlich abgrenzbares Vorhaben, sondern gehen dessen inhaltlicher Formulierung zeitlich und logisch voran. Sie dienen nicht der Errichtung einer bestimmten Anlage, sondern der Klärung der Frage, ob und in welcher Form eine solche – bei Er-

füllung aller (insb genehmigungs)rechtlichen Voraussetzungen – errichtet werden könnte.

Dabei wird primär auf die vom Eisenbahnunternehmen (im Einklang mit den in seiner Konzession zum Ausdruck kommenden öffentlichen Interessen) formulierten Erkundungs-, Planungs- und Bauinteressen abzustellen sein. Die angesprochenen öffentlichen Interessen an der Entwicklung nationaler und regionaler Eisenbahninfrastruktur stehen in einer Linie mit der gesetzlichen Anordnung in § 14 a Abs 2 EisbG, dass schon dem Antrag auf Erteilung einer Konzession eine „programmatische Planung“¹⁷⁾ zugrunde liegen muss. Nur wenn diese im öffentlichen Interesse steht, ist – vor jedem konkreten Baugenehmigungsverfahren – eine Konzession zu erteilen.¹⁸⁾

Da gerade bei Erkundungsmaßnahmen idR prognostisch bedingte Unsicherheiten bestehen und andererseits komplexe Abwägungen zwischen technischen Notwendigkeiten und wirtschaftlichen Restriktionen zu treffen sind, wird das Eisenbahnunternehmen im Rahmen des gesetzlichen Schonungsgrundsatzes verschiedene Alternativen haben, die nicht nur Wahlmöglichkeiten, sondern auch -notwendigkeiten begründen. Soweit in diesem Rahmen Entscheidungen getroffen werden, sind diese nicht allein deshalb rechtlich angreifbar, weil sie den Eingriff in das Eigentum einiger zugunsten anderer zur Folge haben. Anders formuliert: Die vom Eisenbahnunternehmen unternommenen Vorarbeiten müssen notwendig und schonend sein, nicht aber die notwendigsten und schonendsten. →

bleib bestimmt sind. Als Bauten und Teile von Bauten werden dabei alle Anlagen zu gelten haben, die statisch eingebunden sind oder in einer nur zerstörend lösbaren Verbindung mit einem Bauwerk stehen.

12) Die klassische insb dt Literatur spricht – in Abgrenzung zur „Betriebsentwicklung“, die durch Verbesserung, Erweiterung oder Vermehrung einen qualitativen Anlagenzuwachs bewirkt – von der sog „Unterhaltung“ der Bahnanlagen; vgl etwa *Finger*, Eisenbahngesetze 1943² § 6 ReichsbG Anm 2: „Unterhaltung umfasst Instandhaltung und Ausbesserung der Anlagen zur Verhütung oder Beseitigung von Schäden; Erneuerung und Ersatz verbrauchter, veralteter oder sonst abgängiger Anlagen.“ Vgl dazu auch den Artikel Bahnunterhaltung in *Röll*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (2007) I 435. Im Sprachgebrauch der ÖBB-Infrastruktur wurde für die Unterhaltung jüngst der Begriff „periodische Maßnahmen“ etabliert.

13) Va etwa die Montage von ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen iSd § 10 EisbG, die – für sich genommen – keiner Genehmigungspflicht gem § 31 EisbG unterliegen; siehe *Liebmann/Netzer*, aaO § 31 Rz 1. Der Einbau solcher Anlagen, wie zB Lüftungsaggregate, Zugzielanzeigen oder Rolltreppen, fällt aber uneingeschränkt in den Anwendungsbereich der grundlegenden Bestimmungen des § 19 EisbG und ist auch von Relevanz für die gutachterliche Aussage, ob ein Bauvorhaben, mit dem solche Anlagenteile in Verbindung stehen, genehmigungsfähig iSd § 31 a EisbG ist. Auch sie müssen daher den Anforderungen insb an Sicherheit und Ordnung des Betriebs genügen.

14) VwGH 13. 10. 1994, 94/03/0192, zu § 16 EisbG aF; als typische Vorarbeiten werden Vermessungsarbeiten sowie geologische und hydrografische Untersuchungen angeführt; vgl dazu *Kühne ua*, aaO § 16 Anm 1.

15) Vgl dazu auch VwGH 20. 2. 2007, 2005/05/0275, wo zum OÖ LStG festgehalten wird: „Die betroffenen Grundeigentümer können [...] nur einwenden, dass die [...] Vorarbeiten nicht notwendig sind und in der beabsichtigten Form nicht dem gesetzlich normierten Schonungsprinzip entsprechen. Die von der Behörde [...] zu beachtende ‚Notwendigkeit‘ bezieht sich dabei auf die für die Vorarbeiten erforderlichen Handlungen, nicht jedoch auf das spätere Straßenbauvorhaben.“

16) VwGH 13. 10. 1994, 94/03/0192, zu § 16 EisbG aF.

17) *Catharin*, aaO § 14 a Anm 2.

18) Vgl *Liebmann/Netzer*, aaO § 14 a Rz 2.

C. Auffassungen in der Literatur

Vor Abschluss der UVP dürfen für UVP-pflichtige Vorhaben Genehmigungen nicht erteilt werden.¹⁹⁾ Als Genehmigungen gelten die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung des Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insb Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen.²⁰⁾ Die Frage der UVP-rechtlichen Behandlung von Vorarbeiten zielt daher maßgeblich darauf ab, ob die jeweiligen Vorarbeiten solche sind, die dem Vorhaben im UVP-rechtlichen Sinne zuzuordnen sind. Ist dies der Fall, dürfen die Vorarbeiten nach hA erst nach Genehmigung des Vorhabens im UVP-Verfahren realisiert werden. Sind diese Vorarbeiten nach materienrechtlichen Vorschriften genehmigungspflichtig, so können diese Genehmigungstatbestände (erst) im UVP-Verfahren mit angewendet werden. In der Lit wird dazu bspw vertreten, dass Bewilligungen für Vorarbeiten gem § 7 RohrleitungsG dann nicht von der Sperrwirkung umfasst sein sollen, wenn sie allein der Ausarbeitung des Projekts dienen; ebenso werden Vorarbeiten iSd § 67 LFG als nicht von der Sperrwirkung umfasst angesehen, weil auch sie nur der „Planung“ dienen.

Nicht mehr als UVP-freie Vorarbeiten werden die Vorprüfung gem § 70 LFG oder bewilligungspflichtige Arbeiten nach § 71 MinroG oder die Vorprüfungsverfahren nach den Starkstromwegesetzen angesehen.²¹⁾ Aus demselben Grund werden bspw wasserwirtschaftliche Versuche nach § 56 WRG bereits vor Erteilung der UVP-Genehmigung als zulässig qualifiziert.²²⁾ Diese Auffassung geht Hand in Hand mit der im Durchführungsgrundschriften²³⁾ vertretenen, wo es heißt: „Genehmigungen nach § 2 Abs 3 sind nur Akte und Unterlassungen, die für die Zulässigkeit der Ausführung des Vorhabens vorgeschrieben sind, nicht Vorarbeiten, die nur der Planung eines Vorhabens dienen.“²⁴⁾ Ein geringfügig großzügigerer Ansatz lässt auch solche „projekt- oder entscheidungsvorbereitenden Bewilligungsakte zu“, die „Bestandteil des Ermittlungsverfahrens sind“.²⁵⁾ Demnach sind bspw Aufsuchungen, wie sie unter § 7 BergG fielen, oder Vorarbeiten und Versuchsbetriebe nach § 354 GewO und § 29 Abs 8 AWG UVP-frei möglich. Nach älterer Auffassung waren auch Handlungen, die Gegenstand bloßer Duldungsbescheide waren, ohne Einbeziehung in das Vorhaben vor Erteilung des UVP-Bewilligungsbescheids zulässig.²⁶⁾

D. Auffassungen in der Judikatur

Zur Frage der Abgrenzung, ob bereits ein UVP-pflichtiges Vorhaben vorliegt, kann zunächst auf die Entscheidung des VwGH v 24. 5. 2007, 2007/07/0025, *Flussbauliches Gesamtprojekt*, verwiesen werden. Der VwGH hatte im Anlassfall ua zu prüfen, ob es sich bei einem sog „Naturversuch“ um ein UVP-pflichtiges Vorhaben handelt. Der „Naturversuch“ sollte baupraktische Erkenntnisse für die Umsetzung eines nachfolgenden – UVP-pflichtigen, aber noch nicht UVP-genehmigten – wasserbaulichen Vorhabens liefern und erfüllte nicht den erforderlichen Längenschwellenwert gem Z 42 Anh 1 UVP-G. Seitens der Bf wurde jedoch

behauptet, dass durch die Einreichung des gegenständlichen Projekts eine Umgehung der UVP-RL geplant sei. Die wasserrechtliche Bewilligung für den „Naturversuch“ wurde ua bekämpft, weil ihr nach Meinung der Bf die Sperrwirkung entgegenstünde. Der VwGH führte dazu im Wesentlichen aus: „[...] aus dem angefochtenen Bescheid ergibt sich zweifelsfrei, dass es sich bei dem bewilligten Projekt (lediglich) um einen Naturversuch handelt, wobei die Frist für die Dauer der baulichen Maßnahmen und des Naturversuchs mit 31. 12. 2012 festgelegt wurde. Wie bereits im erstinstanzlichen Bescheid dargelegt wurde, wird das [nachfolgende UVP-pflichtige Vorhaben] einer UVP unterzogen werden. Der gegenständliche Naturversuch dient dazu, die Wirkungsweise und Auswirkungen von wesentlichen flussbaulichen Maßnahmen, wie sie später in diesem Gesamtprojekt vorgesehen sind, im Rahmen eines wasserbaulichen Versuchs zu erproben und festzustellen.“

Auch der VwGH hat damit implizit darauf abgestellt, ob die jeweiligen Vorarbeiten (lediglich) Versuchscharakter für das nachfolgende Vorhaben haben. Hierzu besteht bereits einschlägige Judikatur, insb des US. Die wohl wichtigste E in diesem Zusammenhang ist die E *Gasteinertal* v 6. 11. 1998, US 9/1998/4–35, die weitgehend den in der Lit vertretenen Auffassungen entspricht. Aus dieser E lassen sich folgende Abgrenzungskriterien ableiten:

- Sind Vorarbeiten – für sich selbst betrachtet – UVP-pflichtig, so sind sie einem diesbezüglichen Verfahren zu unterziehen.
- Ist dies jedoch nicht der Fall und dienen sie lediglich der Ausarbeitung eines Projekts oder der Klärung, ob ein geplantes Vorhaben ausgeführt werden kann, so können sie einem zukünftigen, selbst noch gar nicht definierbaren Vorhaben nicht zugerechnet werden.

Mit anderen Worten: Vorarbeiten, die bloß der Vorbereitung, der Planung dienen (wobei ein konkretes Vorhaben noch gar nicht vorliegt/vorliegen kann), können nach der Judikatur des US nicht dem später allenfalls UVP-pflichtigen Vorhaben zugerechnet werden. Handelt es sich hingegen um Vorarbeiten, die bereits Teil eines konkreten Vorhabens sind und zur Verwirklichung desselben durchgeführt werden, sind sie dem Vorhaben zuzurechnen und von der Sperrwirkung umfasst. Der US hielt in der genannten E allerdings auch fest, dass „die durchgeführten Vorarbeiten der Vorbereitung der Planung dienten, wobei ein konkretes Vorhaben zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorlag. Eine Einbeziehung derselben in ein UVP-pflichtiges Gesamtvorhaben war daher gar nicht möglich.“

In eine ähnliche Richtung ging auch der Bescheid des US v 26. 1. 2004, US 9 a/2003/23–12, *Steiermark*,

19) § 3 Abs 6 und § 24 Abs 10 UVP-G.

20) § 2 Abs 3 und § 24 Abs 7 iVm § 2 Abs 3 UVP-G.

21) *Ennöckl/N. Raschauer*, Kommentar zum UVP-G (2006) § 17 Rz 10.

22) *Eberhartinger-Tafil/Merl*, UVP-G 2000 (2005) 23.

23) Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft v 20. 2. 2006, BMLFUW-UW.1.4.2/0006-V/1/2006.

24) Durchführungsgrundschriften, aaO.

25) *Berghaler in Berghaler/Weber/Wimmer*, UVP (1998) Kap III Rz 12.

26) *Berghaler*, aaO unter Verweis auf *Ritter* 82.

Burgenland 380-kV-Leitung. Der US hielt fest, dass das Verfahren zur Genehmigung von Vorarbeiten gem § 5 StarkstromwegeG und das Vorprüfungsverfahren des § 4 StarkstromwegeG keine iSd § 2 Abs 2 UVP-G erforderlichen Genehmigungsverfahren, sondern fakultativ vorgelagerte Verfahren sind. Ferner hielt er fest, dass das Vorprüfungsverfahren nach StarkstromwegeG der Prüfung diene, ob ein Vorhaben oder ein Konzept im Hinblick auf eine UVE verbesserungsfähig ist, bzw um nähere Projektparameter auszuarbeiten. Da zu diesem Zeitpunkt das Projekt noch nicht voll geplant ist, sondern erst im Ausarbeitungs- und Konkretisierungsstadium liegt, ist daher ein UVP-Verfahren nicht vorgesehen, weil kein UVP-pflichtiges Projekt vorliegt.

Der US bezog sich dabei auf das Erk des VwGH v 23. 9. 2002, 2000/05/0127, in dem der GH aussprach: *„Im Vorprüfungsverfahren soll es dem Bauwerber ermöglicht werden, in einem frühen Projektstadium, nämlich vor Ausarbeitung eines Teilprojekts, die Lage der zu beachtenden öffentlichen Interessen im Hinblick auf das Projekt kennenzulernen und in der Folge diese bei der Projektausarbeitung zu berücksichtigen. Da in diesem Projektstadium noch kein ausgearbeitetes Projekt vorliegt, sondern nur ein Trassierungsstreifen, können die betroffenen Grundstücke der Trassenführung und die genauen Standorte der Masten noch nicht exakt festgelegt sein.“*²⁷⁾

IdZ ist aber auch das Erk des VwGH v 22. 2. 2007, 2005/05/0275, *Nordumfahrung Lambach Teil Ost*, zu nennen: In diesem Erk setzte sich der VwGH mit der Thematik auseinander, was unter Vorarbeiten gem § 34 OÖ StraßenG 1991 zu subsumieren sei. Im gegenständlichen Erk traf er eine über den konkreten Fall weit hinausgehende Äußerung: *„Die Frage, ob ein bestimmtes Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, kann allein aus den Einreichplänen und sonstigen Unterlagen und dem bei der Behörde eingereichten Projekt beurteilt werden, auf die eventuell sonst noch beabsichtigten Vorhaben kommt es nicht an, solange noch kein konkretes Projekt vorliegt.“*

Gerade die beiden letztzitierten Ansätze gehen dabei in programmatisch sehr verschiedene Richtungen. Während der US eine Judikaturlinie weiterverfolgt, in der Vorarbeiten als „Vorhaben im Werden“ bereits für sich genommen einer ähnlichen Betrachtung unterworfen werden sollen, wie sie letztlich einem ausgearbeiteten Einreichoperat gilt, scheint der VwGH einen Ansatz zu verfolgen, der Vorarbeiten als außerhalb und vor dem Gegenstand von anlagen- und projektsbezogenen Verfahren stehende, kategorial andere Maßnahmen sieht, auf die die Sicht eines Verfahrens zur Prüfung und Genehmigung eines Vorhabens überhaupt nur sehr bedingt anwendbar erscheint.

E. Lösungsansätze

1. Allgemeine Ansätze im Hinblick auf das UVP-G

Die in der Lit und Judikatur vorherrschenden Auffassungen – wonach für die Zulässigkeit der Vorverlagerung vor das UVP-Verfahren im Hinblick auf die Sperrwirkung entscheidend ist, ob die jeweilige Maß-

nahme **ausschließlich** Erkundungs- bzw Versuchscharakter hat – vermögen nicht zu überzeugen: Es kann nicht ernstlich davon auszugehen sein, dass der Gesetzgeber die Genehmigungspflichtigkeit und die Beh-Zuständigkeit von einem Kriterium abhängig macht, das zum jeweiligen Beurteilungs- und Entscheidungszeitpunkt noch gar nicht feststehen kann: Ob nämlich eine Maßnahme ausschließlich der Planung dient oder nicht, ist im typischen Fall oft erst von später – retrospektiv – bekannt werdenden Umständen abhängig. Jedenfalls bei Maßnahmen, die im Falle der Projektrealisierung zwar dem Projekt selbst dienen, die aber zunächst unverzichtbar notwendig für die Planung sind bzw waren, ist naturgemäß offen und in den meisten Fällen nicht vorhersehbar, ob den Planungen auch ein Umsetzungsbeschluss nachfolgt.

Mit anderen Worten: Ob Maßnahmen ausschließlich der Planung dienen, hängt von der Zweckbestimmung des Projektwerbers und von den durch die Maßnahme gewonnenen Erkenntnissen ab. Es erscheint schon fragwürdig, mit dem ersten der beiden genannten Kriterien darauf abzustellen, was die Intention des (späteren) Projektwerbers ist (und nicht auf den objektiven Charakter der Maßnahme selbst), und beim zweiten Kriterium darauf, dass es häufig eben nicht feststellbar ist, ob die Maßnahme ausschließlich der Planung dient oder aber auch der Realisierung zumindest dienen kann. Abgesehen davon ist es meist schlicht eine Frage der Wirtschaftlichkeit, Aufwände zur Erkundung nicht verloren gehen zu lassen: Soll etwa, nur um einen idealen UVP-freien Vorarbeitencharakter zu wahren, ein Erkundungsstollen quer zur voraussichtlichen Tunnelachse vorgetrieben werden, damit letztlich nur in einem Punkt brauchbare Aufschlüsse liefern, und im Übrigen mit großem Aufwand wieder aufgefüllt werden müssen? Derartige Ansätze wären nicht nur ökonomisch, sondern in aller Regel auch ökologisch bedenklich.

Die erwähnte Auffassung ist aber auch aus anderen Gründen methodisch nicht überzeugend: UVP-pflichtig sind nach dem Katalog des UVP-G eben nur bestimmte vertypete Vorhaben. Im Bereich des hochrangigen Eisenbahninfrastrukturnetzes, also bspw beim/dem Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken,²⁸⁾ beim/dem Neubau sonstiger Eisenbahnstrecken oder ihrer Abschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,²⁹⁾ bei Neubauten von Eisenbahnstrecken ohne Längenkriterium bei Berührung bestimmter Schutzgebietskategorien³⁰⁾ und andere Vorhaben. Maßnahmen, die nicht dem Typus eines solchen definierten Vorhabens entsprechen (hier: Neubauten), sind grundsätzlich auch nicht UVP-pflichtig. Die Herstellung etwa eines Schachts zur Entnahme von Gesteinsproben oder auch eine Aufschließungsmaßnahme (mag sie auch ausschließlich einer später neugebauten Strecke dienen) und ähnliche Maßnahmen sind tatbestandsfremd.

Nun kann freilich argumentiert werden, dass aber eben relevant sei, ob es sich um eine Maßnahme handelt, die mit einem Vorhaben (iSd Tatbestandstypus)

27) Hervorhebung durch die Autoren.

28) § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G.

29) § 23b Abs 1 Z 1 zweiter Fall UVP-G.

30) § 23b Abs 2 Z 1 lit a UVP-G.

in sachlichem Zusammenhang stehe. Ein solches Vorhaben liegt uE nach aber nur dann vor, wenn aufgrund des Sachverhalts davon ausgegangen werden kann, dass die (vorgezogene) Nebenmaßnahme mit der Hauptmaßnahme, die stets im Typus des Vorhabenstatbestands gelegen sein muss, in einem Zuge realisiert wird, also im Rahmen des Bauentwurfs als planmäßiger Teil eines Vorhabens realisiert werden soll. Andernfalls (oder besser bis dahin) liegt weder ein Vorhaben noch eine damit in sachlichem Zusammenhang stehende Maßnahme vor. Dies ergibt sich auch aus einer analogen Problemlage: Dort, wo es im Anwendungsbereich des UVP-G aufgrund des Vorliegens eines räumlichen Zusammenhangs um eine UVP-Pflicht aufgrund eines ganzen „Bündels“ von (von verschiedenen Planungswillen getragenen) Maßnahmen geht – nämlich bei der Kumulation –, wird ebenfalls als hA vertreten, dass künftige (bevorstehende Maßnahmen) mit dem „eigenen Vorhaben“ nur zu kumulieren sind, wenn sie bereits genehmigungsanhängig sind.³¹⁾ Nur dann belasten sie mit anderen Worten die geprüfte Maßnahmen mit einer potenziellen UVP-Pflicht.

Die hier vertretene Auffassung ist auch die einzige, die nicht zu gravierenden Wertungswidersprüchen führt: Errichtet etwa ein Projektwerber eine „konventionelle“ Eisenbahnstrecke – also keine Fernverkehrsstrecke – außerhalb eines schutzwürdigen Gebiets mit einer Länge von 9 km, so ist das Vorhaben ohne Durchführung einer UVP zu genehmigen. Errichtet hingegen derselbe Projektwerber einen nach seiner Dimensionierung und seinen Auswirkungen geringfügigen Erkundungsschacht, der später auch dem Bau und dem Betrieb einer knapp über 10 km langen gleichartigen Strecke dienen könnte (also für den Fall, dass das Vorhaben eingereicht, genehmigt und gebaut wird), so wird bereits eine Nebenmaßnahme UVP-pflichtig, obwohl weit umfangreichere Vorhaben iSd Gesetzes als Maßnahme UVP-frei blieben. Ein derartiges Ergebnis kann dem Gesetzgeber wohl schwerlich als gewollt unterstellt werden.

Auch eine andere Betrachtung führt zum selben Ergebnis. Erweiterungen, Ausbauten und Änderungen bereits bestehender Maßnahmen sind UVP-rechtlich nach § 3 a UVP-G immer nur dann relevant, wenn sie kapazitätsausweitenden Charakter im Hinblick auf die in den jeweiligen UVP-Tatbeständen geregelten Schwellenwerte oder Kriterien haben. Bei anderen „gestuften“ Maßnahmen kommt es für die UVP-Pflicht also darauf an, dass sowohl vor als auch nach „Ausweitung“ bereits getroffener Maßnahmen bereits eine „Kapazität“ und damit ein Vorhaben iSd vertypten Tatbestands vorlag. Warum dies bei selbst untergeordneten Vorarbeiten – auch dann, wenn diese im Ergebnis einer späteren Anlage unmittelbar dienen können oder sollen und auch bereits ein konkretes Projekt dahingehend geplant ist – anders sein soll, wäre nicht erklärbar.

2. „Versteinernde“ Konsequenzen aus dem eisenbahnrechtlichen Vorarbeitenbegriff

Als Konsequenz der Überlegungen oben in P B.2 ergibt sich, dass zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des UVP-G der Bundesgesetzgeber bei einem der we-

sentlichsten und zentralsten Vorhabentypen bereits auf ein ausdifferenziertes materienrechtliches Begriffspaar von „Vorhaben“ einerseits und –, von diesem Vorhaben zu unterscheidenden „Vorarbeiten“ andererseits zurückgreifen konnte und ein solches Begriffspaar schon vorgefunden hat. Damit ist im Rahmen einer systematischen und an die „Versteinerungstheorie“ anknüpfenden Interpretation davon auszugehen, dass der Gesetzgeber – jedenfalls bei den Infrastrukturvorhaben des dritten Abschnitts des UVP-G – auf dieses Leitbild aufbauen und nicht die traditionelle Differenzierung zwischen der Genehmigung des Vorhabens einerseits und der Zulässigkeit von Vorarbeiten andererseits auflösen wollte.

3. Bestimmungen des Anhangs 1 des UVP-G als *leges speciales*

§ 2 Abs 2 UVP-G definiert generell Maßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem „unmittelbaren Projekt“ als Vorhabensbestandteil. In der Definition, welche Projekte nun UVP-pflichtige Vorhaben sind, verweist § 3 Abs 1 UVP-G im Detail allerdings auf Anh 1 UVP-G. Gerade im Bereich des Kapitels „Infrastrukturprojekte“ (Z 9 bis Z 24) zeigt sich aber, dass der Gesetzgeber spezielle Regelungen dahingehend trifft, was zu einem „Vorhaben“ gehört und was nicht; der Tatbestand „Städtebauvorhaben“ möge dies verdeutlichen: In Durchbrechung des Grundsatzes, dass Vorhaben im UVP-G vertypt dargestellt sind und § 2 Abs 2 UVP-G lediglich „hinzutritt“ (siehe nur etwa lit a in derselben Z 18, Industrie und Gewerbeparks), **enthält die Definition des Städtebauvorhabens eine Sondervorschrift – und damit eine *lex specialis* zu § 2 Abs 2 UVP-G.** Zu Städtebauvorhaben gehören nur solche Einrichtungen, die – wenn sie zugehörig sind – in der Definition aufgezählt sind. Dies sind – wenn es sich auch nur um eine demonstrative Aufzählung handelt – ausschließlich Infrastruktureinrichtungen. Mitumfasst von der UVP-Pflicht sind somit nur **zugehörige Infrastruktureinrichtungen**. Andernfalls ergebe nämlich das Abstellen in der Definition auf die „zugehörigen“ Einrichtungen keinen Sinn, weil diese dann ohnehin von § 2 Abs 2 UVP-G erfasst wären. Dagegen kann auch nicht ins Treffen geführt werden, dass die „zugehörigen Infrastruktureinrichtungen“ **bloß** deshalb genannt seien, weil ohne sie bloße Wohn- oder Geschäftsbauten nach dem Willen des Gesetzgebers nicht den Tatbestand erfüllen sollten: Wäre es dem Gesetzgeber nämlich bloß darum gegangen, dann hätte er diese Einschränkung **konditional** formulieren müssen (etwa dahingehend: „Wohn- oder Geschäftsbauten, wenn sie *Infrastruktureinrichtungen* ...“). So aber hat der Gesetzgeber das Wort „einschließlich“ gewählt und – in Kontrastierung zu einer möglichen konditionalen Einschränkung – eine auch gleichzeitig sachlich-geografische Definition gewählt: Nur jene Einrichtungen sind in den Tatbestand bzw das Vorhaben „eingeschlossen“ (arg: „einschließlich“), bei denen es sich um Infrastruktureinrichtungen handelt.

31) *Ennöckl/N. Raschauer*, aaO § 3 Rz 6.

Der Umstand, dass durch Vorhabensumschreibungen in Anh 1 UVP-G *leges speciales* im Verhältnis zum verbalen Hauptteil des Gesetzes im ersten bis sechsten Abschnitt enthalten sind, ist auch durchwegs nichts Ungewöhnliches (siehe bspw die Erläut im zweiten Absatz der Vorbem zu Anh 1 im Verhältnis zwischen allgemeinen und besonderen Änderungsvorhaben oder aber die Bestimmungen zur Abschnittsbildung bei Infrastrukturvorhaben etwa in Anh 1 Sp 3 Z 9, die ebenfalls Sonderbestimmungen zu § 2 Abs 2 sowie zu § 3 iVm 3a UVP-G enthalten).

4. Planungsstufenbau und Vorarbeitenproblematik

Das UVP-G selbst reflektiert – zumindest vereinzelt – doch zumindest in Ansätzen die auch prozesstechnisch notwendige Stufung von Planungsabläufen; dies etwa dahingehend, dass seit Inkrafttreten der UVP-G-Nov 2009 auch eine Bezugnahme auf durchgeführte strategische Prüfungen in der UVE erforderlich ist, oder aber, dass für das sog „Vorprojekt“ bei großen Infrastrukturvorhaben ein fakultatives Vorverfahren ermöglicht wird. Diese auch vom Gesetzgeber erkannte Unerlässlichkeit eines vernünftig gestuften Planungsprozesses gerade bei großen Infrastrukturvorhaben stellt doch ein gewichtiges Indiz dafür dar, bei der Interpretation des Vorhabensbegriffs im Hinblick auf die Vorarbeiten keine überzogenen Voraussetzungen zu postulieren. Wenn nämlich etwa für derartige vorgelagerte Verfahren etwa die Errichtung von Messstellen notwendig wird, würde – bei einer Annahme einer dahingehenden Sperrwirkung – der Gesetzgeber die Erarbeitung jener Unterlagen, die er etwa in § 6 UVP-G statuiert, selbst verunmöglichen. Auch die Erarbeitung von Standort- oder Trassenvarianten – hinsichtlich derer er in § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G eine Angabe durch den Projektwerber in den Genehmigungsunterlagen verlangt – stünde damit in einem Spannungsverhältnis. Noch mehr gilt dies für Verfahren, die der UVP-Gesetzgeber selbst erwähnt, die aber im UVP-Verfahren nicht mitkonzentriert werden und die Vorarbeiten etwa auf Alternativenprüfungen erzwingen: nämlich die landesgesetzlich geregelten Naturverträglichkeitsprüfungsverfahren mit den diesen inhärenten Vorarbeiten für die Erkundung von Trassenvarianten.

5. Sachlichkeitsaspekte

Auch noch aus anderen Gründen würde eine überzogene Interpretation des Vorhabensbegriffs im Hinblick auf Vorarbeiten zu unsachlichen Ergebnissen führen, die im Zweifel – verfassungsrechtlich gebotenerweise – dem Gesetzeswortlaut nicht unterstellt werden dürften: Selbst ganz zentrale Bauarbeiten, die in einem untrennbaren Zusammenhang mit dem Vorhaben selbst stehen, bleiben aus dem Antragsgegenstand unter bestimmten Umständen ausgeklammert und werden zum bloßen Beurteilungsgegenstand. Dies – iSd „Durchführungsrundschreibens“ des BMLFUW³²⁾ – etwa bei all denjenigen Maßnahmen, die der Dispositionsbefugnis des Projektwerbers entzogen sind. Dies gilt bspw bei Querungen von Straßen- und Schienenvorhaben, wo sowohl ein räumlicher als auch ein sachlicher Zusammenhang be-

steht, aber in systematischer Interpretation richtigerweise einzelne Maßnahmen dennoch nicht Genehmigungsgegenstand sind. Wenn aber selbst für derartige Maßnahmen eine Ausnahme hinsichtlich des Antrags- und Genehmigungsgegenstands und damit von der Sperrwirkung gilt, so muss dies noch viel mehr bei gleichzeitigen, vorgelagerten und wesentlich eingriffsärmeren Vorarbeiten gelten.

F. Ergebnisse

- In der Praxis wird – zusammenfassend dargestellt – die Auffassung vertreten, dass Vorarbeiten zu UVP-pflichtigen Projekten nur dann UVP-frei durchgeführt werden können (also von der Sperrwirkung nicht umfasst sind), wenn sie ausschließlich der Planung eines noch nicht konkretisierten Projekts dienen. Als ein zu einer UVP-Pflicht führender Umstand – der damit die Vorarbeit vor Realisierung des Projekts verunmöglicht – wird bspw angesehen, wenn die konkrete Maßnahme „technisch“ Teil des UVP-pflichtigen späteren Vorhabens wird.
- Die gängige Sicht ist unrichtig und daneben auch praktisch nicht handhabbar.
- Im Gegenteil sind – als Beispiel genannt – etwa Baumaßnahmen zur Herstellung eines Erkundungsschachts, insb zur Entnahme von Gestein, oder auch ganze Aufschließungsmaßnahmen vor Errichtung einer Eisenbahnstrecke nicht UVP-pflichtig, selbst dann, wenn sie später der neu gebauten Strecke dienen.
- Gerade bei großen Infrastrukturvorhaben wie Eisenbahnstrecken und Straßen haben die zugrunde liegenden Materien Gesetze seit jeher zwischen dem genehmigungspflichtigen Projekt einerseits und Vormaßnahmen andererseits, die nicht Teil des zu genehmigenden Projekts sind, unterschieden. Dieser Vorhabensbegriff wurde vom UVP-G vorgefunden, sodass auch der Vorhabensbegriff des UVP-G versteinert auszulegen ist.
- Weiters ist zu beachten, dass insb die Vorhabensdefinitionen in Anh 1 UVP-G Spezialbestimmungen sind, die den allgemeinen Bestimmungen in § 2 UVP-G vorgehen; andernfalls wären Aufzählungen wie zB beim Tatbestand der Städtebauvorhaben („*einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen*“) sinnleer.
- Gelegentlich erzwingt der Gesetzgeber selbst Maßnahmen, die vor der Durchführung der UVP vorgenommen werden müssen. Dies wird bspw auch in der UVP-G-Nov 2009 deutlich sichtbar, wo nach dem neuen § 6 Abs 1 Z 8 auf vorher durchgeführte strategische Umweltprüfungen Bedacht zu nehmen ist, die ihrerseits uU auch (später verwendbare) Vormaßnahmen erzwingen können.
- Dort, wo mangels Dispositionsbefugnis des Projektwerbers sogar ausschließlich für das Vorhaben er-

32) Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes v 20. 2. 2006, BMLFUW-UW 1.4.2./0006-V/1/2006; siehe dort va 18: „*insbesondere weil deren Durchführung der öffentlichen Hand, gegebenenfalls auch in Form hoheitlicher Maßnahmen, obliegt*“.

forderliche und zugeschnittene Baumaßnahmen nicht vom sachlichen Zusammenhang umfasst sind – zu denken ist etwa an die Durchführung von Eisenbahnbaumaßnahmen durch das Eisenbahnunternehmen, die zur Ermöglichung eines UVP-pflichtigen Straßenvorhabens dienen –, sind UVP-freie Vormaßnahmen ebenfalls zulässig. Es kann

aber keinen sachlich gerechtfertigten Unterschied machen, ob derartige Vormaßnahmen – selbst wenn sie in unmittelbaren Baumaßnahmen bestehen – von einem Dritten oder aber von einem (späteren) Projektwerber, den es ja in einer Ex-ante-Betrachtung noch gar nicht gibt, selbst durchgeführt werden.

→ In Kürze

Die Praxis, dass Vorarbeiten zu UVP-pflichtigen Projekten nur dann UVP-frei durchgeführt werden dürfen, wenn sie ausschließlich der Planung eines (noch) nicht konkretisierten Projekts dienen, ist zu eng. Auch späteren Projekten dienende Vormaßnahmen können Vorarbeiten darstellen, die nicht Teil des zu genehmigenden Projekts sind und UVP-frei durchgeführt werden dürfen.

→ 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, Internet: www.fwp.at

Mag. Andreas Netzer ist Leiter des Stabes Verwaltungsrecht der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Kontaktadresse: ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Vivenotgasse 10, 1120 Wien

Tel: (01) 93 000-0

E-Mail: andreas.netzer@bau.oebb.at, Internet: www.oebb.at

Von denselben Autoren erschienen (Auszug):

Hecht/Walcher/Poechheim, Die Alternativenprüfung in der NVP und UVP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten, RdU 2007, 90;

Hecht/Kubin, Vorverlagerung der Alternativenprüfung der NVP in die UVP/legistische Konzepte für hochrangige Verkehrsinfrastrukturprojekte, RdU 2008/92;

Liebmann/Netzer, EISbG² (2008).

Literatur:

Ennöckl/N. Raschauer, Kommentar zum UVP-G (2006)

→ Literatur-Tipp



Liebmann/Netzer, Kurzkommentar zum EISbG, 2. Auflage (2008)

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