

Unzumutbare Verfahrensdauer

INFRASTRUKTUR: Ausgehend vom höchstgerichtlichen Aus für die 3. Piste des Flughafens Wien veranstaltete die GSV ein Forum zum Thema „Unzumutbare Verfahrensdauer – Auswege aus dem Stillstand“.

VON CLAUDIA HEFELLE

„Wir brauchen mehr Ermöglicher und weniger Verhinderer“, lautete die Quintessenz des GSV-Forums, zu dem Vertreter aus Wirtschaft und Politik geladen waren – und Gastgeber Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, nannte gleich bei seiner Begrüßung das Kind beim Namen, nämlich dass die Dauer der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht länger hinnehmbar sei: „Zu viele Projekte in Österreich sind in einem Stillstand gefangen, ganz besonders jene großen Infrastrukturvorhaben, die in Krisenzeiten so lautstark zur Ankurbelung des Wirtschaft gefordert werden.“

Unvorhersehbarkeit der Verfahrensdauer

Vor allem die absolute Unvorhersehbarkeit von Verfahrensdauern mache es Investoren fast unmöglich, eine wirtschaftlich vertretbare Investition zu tätigen, da aus einer vom Gesetzgeber vorgesehenen Maximaldauer von 18 Monaten für ein UVP-Verfahren durchaus auch einmal 17 Jahre mit negativem Ausgang werden können, waren sich die Diskutanten einig. Ein neues Exempel dazu wurde vor wenigen Wochen mit dem Aus für die 3. Piste des Flughafens Wien statuiert, als das millionenschwere Projekt nach jahrzehntelanger Verhandlung von einem höchstrichterlichen Entscheid zu Fall gebracht wurde. „Nach dem Urteil im Februar ist eine gewisse Schockwelle eingetreten“, bekannte Andreas Ottenschläger, Verkehrssprecher der ÖVP, der als einziger der eingeladenen Politiker direkt am Forum teilnahm und mangelnden



Peter Koren (IV), Günther Ofner (Flughafen Wien), Mario Rohrer (GSV), Wolfgang Hesoun (Siemens), Stephan Schwarzer (WKO) und Christian Schmelz (Schönherr Rechtsanwälte)

politischen Willen seitens des zuständigen Ministeriums ortete. EU-Abgeordnete Claudia Schmidt fand deutliche Worte in einer eingespielten Video-Botschaft: „Europaweit liegt der Durchschnitt bei UVP-Verfahren bei etwa 17 Monaten, bei Großprojekten häufig länger; aber gerade diese Vorhaben sind gesellschaftspolitisch besonders relevant. Es kann nicht sein, dass eine kleine, aber lautstarke Gruppe von NGO über Projekte entscheidet, die für Regionen oder ganze Staaten entscheidend sind.“

Volkswirtschaftlicher Schaden

Stephan Schwarzer, Abteilungsleiter für Umwelt- und Energiepolitik in der WKÖ, belegte mit Zahlen und Fakten die Riesenklüft von Soll- und Ist-Zustand bei UVP-Verfahren. Schwarzer wies insbesondere auf den volkswirtschaftlichen Schaden hin, da große Bauvorhaben wie die 3. Piste, der S1 Lobautunnel oder A26 Westring neben anderen Projekten aktuell bereits einen Investitionsrückstau von 8,2 Mrd.

Euro produzieren. Schwarzer sprach sich für eine klarere Strukturierung der Verfahren sowie eine deutliche Definition des politischen Fokus bezüglich der Balance zwischen Standort- und Umweltinteressen im Sinne des Gemeinwohls aus. Sie forderte auch die Befristung für Ergänzungsanträge und einen klaren Schluss im Ermittlungsverfahren. „Der politische Wille muss endlich in eine legitime Form gegossen werden“, so Schwarzer.

Christian Schmelz von der Kanzlei Schönherr Rechtsanwälte bezeichnete UVP-Verfahren „nur als Spitze des Eisbergs“ im Gewirr von ausufernden Genehmigungsverfahren, unterschiedlichen Leitfäden und divergierender Rechtsprechung in einer sich stetig ändernden Gesetzeslage innerhalb der Prozesse. „Es liegt aber nicht nur an den Gesetzen in Österreich, sondern auch an unserer Einstellung. Wie können uns Investitionen in Infrastrukturprojekte in der Krise helfen, bei einer geschätzten Vorlaufzeit von 15 Jahren?“, meinte er. Besonders bitter waren die Worte vom Vorstandsdirektor

des Flughafens, Günther Ofner. War hinsichtlich der 3. Piste doch bereits im Vorfeld des Verfahrens ein Konsens mit allen beteiligten Parteien im Rahmen eines mehrjährigen Mediationsverfahrens erzielt worden. „Klimaschutz, Umweltschutz und Wirtschaftsentwicklung müssen Hand in Hand gehen. Aktuell schlägt das Pendel nicht nur weit in die andere Richtung aus, es droht bereits, die Uhr zu zerstören“, so Ofner.

„Die Politik unterschätzt, wie kritisch Infrastrukturentscheidungen im internationalen Vergleich beobachtet werden“, pflichtete ihm Wolfgang Hesoun, Siemens AG Österreich, bei. Peter Koren, Vize-Generalsekretär der Industriellenvereinigung, ging noch einen Schritt weiter und wies auf die enormen faktischen Auswirkungen solcher Entscheidungen hin: „Wenn wir wesentliche Infrastrukturvorhaben in Österreich verhindern, werden wir bei globalen Entwicklungen wie dem Projekt Seidenstraße mit einem geplanten Investitionsvolumen von 900 Mrd. Euro einfach verlieren.“