

Großbauprojekte Die Infrastruktur des Drüberfahrens

Kommentar der anderen | Josef Lueger,

Wie sich die Regierung eine "Vereinfachung" des Berufungsverfahrens bei Großbauprojekten vorstellt und warum die dafür notwendige Verfassungsänderung* weder umwelt- noch rechtsstaatsverträglich ist.



Verkehrsministerin Doris Bures - hier bei einer Tunnelbesichtigung - wünscht sich dringend einen "Infrastruktursenat".

Die Bundesregierung unternimmt zurzeit große Anstrengungen, Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu verkürzen und für Infrastrukturprojekte zu vereinfachen. SPÖ und ÖVP haben dazu einen Initiativantrag im Parlament eingebracht, mit dem sie einen sogenannten "Infrastruktursenat" einrichten und den Zugang zum Verwaltungsgerichtshof erschweren wollen. Verkehrsministerin Doris Bures versucht, der Bevölkerung diese geplanten Änderungen im Rahmen einer Medienkampagne schmackhaft zu machen. Sie erzählt dabei aber nur die halbe Wahrheit und unterschlägt wichtige Informationen.

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sieht für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken derzeit keine Möglichkeit der Überprüfung durch eine unabhängige Berufungsinstanz vor. Das hat der Verwaltungsgerichtshof im Vorjahr als EU- und menschenrechtswidrig erkannt und den Umweltsenat als Berufungsbehörde festgelegt.

Umweltsenat prüft dann, ob die Bescheide rechtlich und sachlich in Ordnung sind. Ist das nicht der Fall, kann er Bewilligungen abändern oder auch aufheben.

Seither können betroffene Parteien, Bürgerinitiativen und Umweltvereine gegen Bewilligungen Einspruch erheben. Der

Das hat die Regierungsparteien aufgeschreckt, denn manche Infrastrukturprojekte wurden bei der Umweltverträglichkeitsprüfung einfach "durchgewinkt", sind aber schlecht begründet, rechtswidrig oder nicht umweltverträglich. Nun droht die Aufhebung der Bescheide durch den Umweltsenat. Das ist bei anderen Vorhaben schon passiert.

Um trotzdem umweltschädliche oder rechtswidrige Bauvorhaben rasch und problemlos durchsetzen zu können, wollen die Regierungsparteien den allgemein als neutral und unabhängig angesehenen Umweltsenat aushebeln und stattdessen einen "Infrastruktursenat" als Berufungsbehörde einrichten. Damit nur ja kein Risiko bleibt, dass

Bescheide aufgehoben werden, wollen sie ihn auch gleich im Verkehrsministerium ansiedeln und mit Ministerialbeamten beschicken.

Nach Vorstellung der Regierung soll dann die Realisierung von Verkehrsprojekten so verlaufen: Als Erstes beschließt die Regierung das Vorhaben. Dann wird es von der ÖBB oder der Asfinag - beide operative "Außenstellen" des Verkehrsministeriums - geplant und zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Anschließend "prüft" und bewilligt dasselbe Verkehrsministerium sein eigenes Projekt. Wenn jemand gegen die Bewilligung Einspruch erhebt, wandert der Akt ein paar Bürotüren weiter zum Infrastruktursenat, der ebenfalls im Verkehrsministerium angesiedelt ist. Also: Planung, Prüfung, Bewilligung und Kontrolle - alles bleibt in einer Hand.

Damit aber wirklich gar nichts mehr den vorbestimmten Lauf der Dinge hemmt, will die Regierung den betroffenen Menschen auch noch das letzte Rechtsmittel aus der Hand schlagen: die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof. Dazu soll sogar die Verfassung geändert werden, sodass nur mehr Beschwerden mit Rechtsfragen von "erheblicher Bedeutung" erhoben werden können. So wird der sachliche und rechtliche Diskurs erstickt und politischer Willkür Tür und Tor geöffnet. Ähnliche Befürchtungen hat auch die Rechtsanwaltskammer in ihrer jüngsten Stellungnahme zu den geplanten Verfassungsänderungen allen Parlamentariern mitgeteilt.

Wie wichtig ein funktionierender Rechtsschutz ist, zeigt das Beispiel "Semmering-Basistunnel". Im Bewilligungsverfahren hat sich die Behörde größtenteils ungeeigneter oder befangener Sachverständiger bedient, die zum Teil selbst an der Planung beteiligt waren. Das Projekt selbst wird die Umwelt in großem Ausmaß beeinträchtigen (vgl. Kommentar rechts). Trotz alledem hat ihm das Verkehrsministerium das Prädikat "umweltverträglich" ausgestellt und eine Bewilligung erteilt. Alle sachlichen und rechtlichen Einwände wurden vom Tisch gewischt.

Natürlich wurde dagegen Berufung erhoben. Zuständig dafür ist nach geltender Rechtslage der Umweltsenat. Ginge es nach dem Willen von Verkehrsministerin Doris Bures, würde hinkünftig ein in ihrem Ministerium angesiedelter "Infrastruktursenat" über die Berufung entscheiden. Wie diese Entscheidung ausfallen würde, ist absehbar. Eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof wäre auch bei noch so schweren Rechtsverletzungen nahezu aussichtslos, wenn die geplanten Verfassungsänderungen im Parlament beschlossen würden.

Was die Regierung den arglosen Österreichern verkaufen will, ist eine Mogelpackung. Kratzt man an der Hülle aus wohlklingenden Worten und blumigen Phrasen, tritt ihr Kern ans Licht. Und der heißt "Drüberfahren" - auch um den Preis der Rechtsstaatlichkeit und Umweltverträglichkeit. (Josef Lueger, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 7.7.2011)

JOSEF LUEGER ist Gerichtssachverständiger für Technische Geologie und Konrad-Lorenz-Preisträger.
Er berät u. a. Bürgerinitiativen und Umweltvereine.

**Die ursprünglich noch für diese Woche geplante Beschlussfassung im Nationalrat wurde nach Protesten von Umweltschutzorganisationen auf September verschoben.*

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1308680596097/Grossbauprojekte-Die-Infrastruktur-des-Drueberfahrens>