



An das  
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung V/1 Anlagenbezogener Umweltschutz  
Stubenbastei 5  
1010 Wien

per e-mail an  
[Abteilung.51@lebensministerium.at](mailto:Abteilung.51@lebensministerium.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Salzburg, am 06.06.2012

**GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0033-V/1/2012**  
**Betreff: UVP-G Novelle 2012 – Begutachtungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Landesumweltanwaltschaft Salzburg nimmt zu dem am 29.05.2012 übermittelten Entwurf einer UVP-G Novelle (Artikel 1 des Entwurfes „Änderung des UVP-G“), innerhalb der bis 06.06.2012 gesetzten Frist wie folgt Stellung und übermittelt diese Stellungnahme an das Lebensministerium sowie in Entsprechung des Ersuchens auch direkt an das Parlament im Wege elektronischer Post:

### **1. Begutachtungsfrist**

Die für das gegenständliche Begutachtungsverfahren vorgegebene Frist von einer Woche (5 Arbeitstagen) ist schlicht unakzeptabel, widerspricht allen Gepflogenheiten, bestehenden rechtlichen Regelungen und Erlässen und lässt eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Novelle und eine effektive Teilnahme am Begutachtungsverfahren nicht zu.

**Es wird daher mit Nachdruck gefordert das Begutachtungsverfahren zu verlängern.**

### **2. „Verkehrsinfrastrukturpaket“: Unzulässige Beschränkung des Gesundheitsschutzes**

Die vorliegende Novelle enthält – ohne jegliche sachliche Rechtfertigung – NUR für große Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben eine Reihe von Bestimmungen zur „Erleichterung“ der Erlangung einer Bewilligung im Rahmen von UVP-Verfahren. Diese betreffen vor allem die Regelungen, welche die Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen vermeiden sollen. Für alle anderen UVP-pflichtigen Tatbestände gibt es keine derartigen Ausnahmeregelungen, weshalb eine Bevorzugung der größten Immissionssverursacher in



jeder Hinsicht bedenklich erscheint. Durch den Entfall von § 24f Abs 16 soll zukünftig auch die Nachkontrolle für Straßen- und Eisenbahnbauprojekte entfallen.

Unter dem Schlagwort der „*Vereinheitlichung von Immissionsschutzvorschriften*“ und deren Anpassung an „*die Erfahrungen der Praxis*“ sollen die Bestimmungen der §§ 17 Abs 3 und 24f Abs 2 UVP-G neu gefasst und für Bundesstraßen, Hochleistungsstrecken und Flughäfen vereinheitlicht werden.

## 2.1. Kein Belästigungsschutz bei Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben

Zum einen wird durch die Neufassung der §§ 17 Abs 3 und 24f Abs 2 UVP-G die schon bisher für Straßen bestehende Relativierung des strengen Belästigungsschutzes für NachbarInnen gemäß § 24f Abs 2 alt UVP-G auch auf Hochleistungsstrecken und Flughäfen ausgedehnt. Das UVP-Rundschreiben hielt dazu bisher fest:

*„Abs. 2 enthält die bereits durch die Novelle 1996, BGBl. Nr. 773/1996, eingeführte Sonderbestimmung wonach im Straßenbau der in Abs. 1 Z 2 lit. c normierte strenge Belästigungsschutz insoweit relativiert wird, als es durch das Vorhaben zu einer dauerhaften Entlastung von Wohngebieten und nur zu geringer Neubelastung von Nachbarinnen kommt („Entlastungsprivileg“). Der Schutz vor Belästigung ist bei bestimmten Vorhaben dann erfüllt, wenn sie für Nachbarinnen so niedrig gehalten wird, wie es durch einen hinsichtlich des erzielbaren Zwecks wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Mit dieser Maßgabe lassen sich somit auch solche Vorhaben errichten, die „normalerweise“ und gem. langjähriger Judikatur des VwGH auf Grund der durch sie verursachten Änderungen der örtlichen Verhältnisse in ihrer Auswirkung auf den gesunden Erwachsene und das gesunde Kinder unzulässig wären. Die also zunächst – nach § 77 Abs. 2 GewO – durchzuführende Ermittlung, ob überhaupt mit unzumutbaren Belästigungen zu rechnen ist, hat die Immission an jenem Punkt des Grundstücks zu berechnen, an dem sie sich für die Nachbarinnen am ungünstigsten darstellt. In einem weiteren Schritt gilt es jene Maßnahmen zu ermitteln, durch die im Rahmen eines wirtschaftlich vertretbaren Aufwandes ein Belästigungsschutz erreichbar ist. In solchen Fällen wird man sich generell an der Dienstanweisung „Lärmschutz an Bundesstraßen“ orientieren können.“*

Gemäß den Erläuterungen zu § 24f Abs 2 des Entwurfs kann dies etwa die Möglichkeit bedeuten, objektseitige Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster einzubauen und die Dispositionsfreiheit der Nachbarn insoweit zu begrenzen, als kein unlimitierter Freiraumschutz mehr gewährt wird.

Die bisher noch im Bereich der Eisenbahnbauprojekte und der Flughäfen geltenden strengeren Regelungen des Belästigungsschutzes werden daher aufgegeben. Unzumutbare Belästigungen können dadurch de facto nicht mehr eingewendet werden, was einen **eklatanten Eingriff in die Rechte auf Gesundheitsschutz und Eigentum** darstellt.



## 2.2. Unzureichender Gesundheitsschutz bei Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben

Darüber hinaus wird aber durch die Novelle auch massiv in den bisher gesetzlich garantierten Gesundheitsschutz von Menschen, die von Bundesstraßen A+S, Hochleistungsstrecken und Flughäfen betroffen sind, eingegriffen und dieser de facto außer Kraft gesetzt:

Die bereits bisher bestandene Regelung für Hochleistungsstrecken, wonach die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen ist, wird ebenfalls auf alle genannten Verkehrsinfrastrukturen ausgedehnt und soll nicht mehr nur für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung dienen, sondern bei der Erfüllung der Immissionsschutzvorschrift auch ausreichen, **Fragen des Gesundheitsschutzes rein über Grenzwerte zu beantworten.**

Das UVP-Rundschreiben hielt zur bisherigen Regelung folgendes fest:

### ***UVP-Rundschreiben zu § 17 Abs. 3 alt:***

*„Diese Bestimmung sieht für bestimmte Vorhabenstypen – Infrastrukturprojekte betreffend Straßen- und Eisenbahnvorhaben (Z 9 bis 11 des Anhangs 1) sowie Vorhaben an Flughäfen (Z 14 des Anhangs 1) – eine Relativierung des Belästigungsschutzes für NachbarInnen und entsprechend eigene Kriterien vor: Ausgehend von der Überlegung, dass die Zumutbarkeitskriterien nach § 17 Abs. 2 lit. c bei derartigen Infrastrukturvorhaben, die regelmäßig im öffentlichen Interesse stehen, eine sonst kaum überwindbare Hürde für deren Verwirklichung darstellen würden (insbesondere betreffend den Freiraumschutz), formuliert der Gesetzgeber in § 24f Abs. 1 und 2 gesonderte Genehmigungsvoraussetzungen (s. dort).*

*Auch für Vorhaben an Flughäfen i.S.d. § 64 LFG wurde die Möglichkeit geschaffen, auf besondere Immissionsschutzvorschriften zurückzugreifen (FN 162).*

*Fußnote 162: § 145b LFG sieht für Fluglärm die Erlassung solcher besonderen Immissionsschutzvorschriften durch Verordnung vor; bislang (Stand: Anfang 2011) wurde noch keine derartige Verordnung erlassen. Im Abwägen der Belästigungszumutbarkeit muss eine Gesundheitsgefährdung jedenfalls ausgeschlossen werden können.*

### ***UVP-Rundschreiben zu § 24 f Abs 2 alt:***

*Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.*

*Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens und stellt eine besondere Immissionsschutzvorschrift i.S.v. Abs. 2 dar, nach der die Zumutbarkeit einer Belästigung zu beurteilen ist. Für weitere Bereiche des Immissionsschutzes (etwa vor Erschütterungen*



durch Bahnverkehr) werden hierfür besonders erlassene Verwaltungsvorschriften heranzuziehen sein.

Da es in keinem Fall durch Immissionsbelastung zu einer Gesundheitsgefährdung kommen darf, stellt die nur fließend vorhandene und auch in der Judikatur des VwGH nicht eindeutig bestimmte Abgrenzung zwischen dieser und der unzumutbaren Belästigung die Effektivität der Erleichterungsregel nach Abs. 2 allerdings in Frage.

**Die nunmehr vorgesehene Erleichterung für große Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben besteht darin, nicht wie bisher nur den Belästigungsschutz, sondern künftig auch den Gesundheitsschutz rein über Grenzwerte in besonderen Immissionsschutzvorschriften zu regeln.**

Die Erfahrungen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg in UVP-Verfahren um HL-Strecken haben gezeigt, dass etwa die Immissionsvorschrift der SchIV mit ihren gemittelten Werten nicht ausreicht, den Gesundheitsschutz in allen Einzelfällen ausreichend beurteilen zu können (etwa nicht ausreichend in Alpinregionen: siehe Gasteinertal oder Unterinntal).

Wie bereits bisher das Rundschreiben zutreffend ermahnt, darf es trotz SchIV keinesfalls durch Immissionsbelastung zu einer Gesundheitsgefährdung kommen. Der nunmehr erfolgende Vorstoß, die SchIV und andere Immissionsschutzvorschriften mögen zukünftig auch gleichzeitig zur Beurteilung von Gesundheitsgefährdungen dienen, stellt einen weitreichenden Eingriff in das Recht auf Schutz vor Gesundheitsgefährdungen der EU-Grundrechte-Charta dar. Damit entfiele im UVP-Verfahren bei Einhaltung von (wie bei der SchIV nur gemittelten) Grenzwerten einer Immissionsschutzvorschrift jegliche Pflicht auf Untersuchung gesundheitsgefährdender Immissionen im Einzelfall (sofern nicht amtssachverständig die zugrunde liegende Immissionsschutzvorschrift selbst fachlich in Zweifel gezogen wird, was im Einzelfall bereits nachgewiesen wurde).

Die Beweislast des Gegenteils wird dadurch auf den einzelnen Bürger übertragen, der mit immensem zeitlichen und monetären Aufwand umwelthygienische Gutachten zu erstellen hätte, während der Fachbereich Umweltmedizin im UVP-Verfahren auf die Prüfung der Einhaltung von Immissionsschutzvorschriften beschränkt wäre und darüber hinaus keinen weiteren vom Gesetz vorgegebenen Prüfauftrag wahrzunehmen hätte. Das rechtliche Korsett für die Sachverständigen zur fachlichen Prüfung wäre damit noch enger. Einwendungen des Gesundheitsschutzes wären damit unter Rückzug auf die gesetzliche Regelung leichter zu entkräften und eine „rechtskonforme“ Bewilligung leichter zu erlangen. Die Frage des Gesundheitsschutzes wäre damit nur noch rein „rechtlich“ geregelt.



### **2.3. Verschlechterung von Nachbarrechten**

Im Zusammenspiel mit dem Wegfall der Nachkontrolle und damit der Prüfung, ob die Annahmen und Prognosen der UVP auch mit den tatsächlichen Auswirkungen auf die Umwelt übereinstimmen, beabsichtigt diese Novelle eine überbordende Bevorzugung von Verkehrsinfrastrukturen unter gleichzeitiger Inkaufnahme der Verschlechterung der Regelungen des Gesundheitsschutzes für die betroffenen Menschen und den ihnen daraus erwachsenden Rechten. Dies steht aber in Widerspruch zu dem nach den Zielsetzungen der UVP-Richtlinie zu erreichenden hohen Umweltschutz-Niveau und den garantierten Rechten der Grundrechte-Charta und ist aufgrund der Ungleichbehandlung von Vorhaben einerseits und betroffenen NachbarInnen andererseits verfassungsrechtlich bedenklich.

### **3. Verstärkte Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die mit der Novelle vorgeschlagene Regelung der verstärkten Beteiligung der Öffentlichkeit ist in höchstem Maße unklar (es ist nicht erkennbar, welche Parteienrechte tatsächlich zugestanden werden und wie diese wirken). Selbst einem interessierten Laien fällt auf, dass die vorgeschlagene Regelung den Vorgaben der UVP-Richtlinie, der dazu ergangenen Judikatur und der Entscheidung des ACCC nicht entspricht (nur NGO's, mangelhafte inhaltliche Ausgestaltung). Eine Abwendung des anstehenden Vertragsverletzungsverfahrens ist damit unwahrscheinlich und programmiert verstärkte Rechtsunsicherheiten.

### **4. Anhang 1 Tatbestände Wasserkraft und Windkraft**

In diesem Zusammenhang wird aufgrund der kurzen Stellungnahmefrist und der Einfachheit halber vollinhaltlich auf die bereits vorliegenden Stellungnahmen des Tiroler Umweltschutzanwalts (05.06.2012), des Burgenländischen Umweltschutzanwaltes (04.06.2012) und der Steiermärkischen Umweltschutzanwältin (06.06.2012) verwiesen (siehe Anhang).

### **5. Anhang 1 Schwellenwerte gewährleisten keine effektive UVP**

Ergänzend wird ein Auszug aus der Stellungnahme der Landesumweltschutzanwaltschaft Salzburg bereits zur UVP-G-Novelle 2009 zitiert, wonach die bestehenden österreichischen Schwellenwerte als viel zu hoch kritisiert wurden. Diese Kritik deckt sich mit jener der EU-Kommission und der breiten umweltpolitisch interessierten Öffentlichkeit, eine Reaktion darauf ist bisher nicht erfolgt:

*„Generell kann gesagt werden, dass die Schwellenwerte im UVP-G zu hoch sind. Auf europäischer Ebene ist Österreich mit ca. 20 UVP-Verfahren pro Jahr Schlusslicht. Diese Feststellung wird durch den Bericht der Kommission über die Anwendung und den Nutzeffekt der UVP-Richtlinie in den Mitgliedstaaten aus dem Jahr 2003 bestätigt.*

*Verwiesen wird auch auf das gegen Österreich anhängige Verfahren, welches die zu hohen Schwellenwerte bemängelt. Seitens der LUA Salzburg wird daher gefordert, die Schwellenwerte auf österreichische Verhältnisse anzupassen. Darunter wird verstanden,*



*dass bei einem Großteil der im Anhang 1 vorgesehenen Maßnahmen davon ausgegangen werden kann, dass diese in Österreich auf Grund deren Größe niemals zur Anwendung gelangen. Eine Analyse des Anhang 1 hat ergeben, dass zumindest eine Halbierung der Werte nötig ist um eine effektive Anwendung des UVP-G zu gewährleisten.*

*Besonders der Bereich der Land- und Forstwirtschaft scheint aus Sicht der LUA überhöht zu sein. Beispielsweise die Entwässerung von Flächen (Ziffer 35) mit mehr als 300 ha sucht in gesamt Österreich nach Beispielen."*



Dr. Wolfgang Wiener

Umweltanwalt

