

Heft 1

70. Jahrgang

# Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft – ÖZV

(bis 1989 Verkehrsannalen)

Gedruckt mit Unterstützung unserer Kuratoriumsmitglieder

Medieninhaber und Herausgeber: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG);  
1090 Wien, Kolingasse 13/7, Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43/ 1 / 585 36 15

Redaktion:      Chefredakteur:      Sektionschef i. R. Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich  
Redaktionsbeirat:      ao. Univ.-Prof. Dr. Günter Emberger, Univ.-Prof. Dr. Norbert Ostermann,  
Dr. Karl Frohner, Dr. Karl-Johann Hartig, Florian Polterauer, MBA,  
Univ.-Prof. Dr. Manfred Gronalt, Univ.-Prof. Dr. Peter Veit  
alle 1090 Wien, Kolingasse 13/7  
Redaktion              Mag. Thomas Kratochvil

Hersteller:      marketingfabrik E. & F. Gabner GmbH  
Landstraßer Hauptstraße 148/1/B1, A-1030 Wien

Bezugsbedingungen:

Der Bezug der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist an die Mitgliedschaft bei der ÖVG gebunden.

Jahresbeitrag:

Jungmitglieder	€ 18,-
ordentliche Mitglieder (Einzelpersonen)	€ 45,-
fördernde Mitglieder	€ 200,-
Unternehmensmitglieder unter 100 Mitarbeiter	€ 490,-
Unternehmensmitglieder über 100 Mitarbeiter	€ 980,-
Kuratoriumsmitglieder	€ 2.750,-

Darüber hinaus kann die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft zu einem Kaufpreis von € 13,00 je Einzelheft zuzüglich Versandkosten erworben werden.

Auskünfte erteilt das Sekretariat der ÖVG, 1090 Wien, Kolingasse 13/7,  
Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43 / 1 / 585 36 15  
E-Mail: [office@oevg.at](mailto:office@oevg.at), Homepage: [www.oevg.at](http://www.oevg.at)

Die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erscheint viermal jährlich.

Manuskripte müssen druckfertig, wenn möglich in einem gängigen Textverarbeitungssystem, verfasst sein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Über die Annahme eines Beitrages entscheidet die Redaktion.

Der Nachdruck von Artikeln ist, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Offenlegung gemäß Mediengesetz:

Ziel der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist es, die Verkehrswissenschaft zu fördern, verkehrswissenschaftliche, -technische und -politische Themen zu behandeln, Lösungen aufzuzeigen sowie neue Erkenntnisse der verkehrswissenschaftlichen Forschung bekannt zu machen.



# Der verkehrspolitische Standpunkt

Wolfgang WEIGEL

Welche gesellschaftspolitischen Forderungen, welche die Zukunft des Verkehrs betreffen, sind aus ökonomischer Perspektive als optimal zu betrachten? Diese Frage legt es nahe, mit zwei theoretischen Hinweisen zu beginnen, die für die folgenden Überlegungen beachtlich und insgesamt für den Umgang der Ökonomie mit Umweltproblemen charakteristisch sind. Vor diesem eher theoretischen Hintergrund sind drei Punkte zu aktuellen verkehrspolitischen Diskussionen vorzubringen.

Zur Einleitung ein wenig Theorie: Die sattsam bekannten CO<sub>2</sub>-Emissionen (aber auch Lärm und letztlich durch Staus hervorgerufenen Zeitverluste usw.) lassen sich als Belastungen verstehen, die anderen entstehen, wenn jemand ein Fahrzeug zum eigenen Nutzen gebrauchen will. Der Preis für diesen Gebrauch entspricht dann nicht den wahren Kosten, denn zu jenen Kosten, die unmittelbar selbst getragen werden, gesellen sich die Belastungen Dritter, die so bezeichneten gesellschaftlichen Kosten. Als erster Ökonom hat Arthur Cecil Pigou schon im Jahre 1920 vorgeschlagen, eine Steuer einzuführen, die den Verursachern die Differenz der privaten auf die „wahren Kosten“ anlastet, wodurch die - ökonomisch hohe - Nachfrage reduziert und damit die Umweltbelastung verringert würde. Aber - und das ist im Folgenden ganz entscheidend - diese so genannten Lenkungssteuer ist nicht dazu gedacht, die betreffende Aktivität völlig zu unterbinden, wie das im extremen Fall des umweltschutzbedingten Verbots der Nutzung von brennstoffgetriebenen Kraftfahrzeugen gegeben wäre. Die betreffende Steuer sichert (von allen technischen Schwierigkeiten einer Umsetzung abgesehen), dass der Preis für die Inanspruchnahme mit den gesellschaftlichen Kosten bei einem bestimmten Niveau der Inanspruchnahme übereinstimmt. Die Inanspruchnahme selbst sinkt nicht auf den Wert von Null. Die ökonomische Lösung entspricht einem Optimum und enthält letztlich einen Kompromiss. Für die Ökonomie ist das ideenleitend.

Die zweite Form des rationalen analytisch fundierten Kompromisses ist die Kosten-Nutzen-Analyse. Alle direkten, indirekten und sekundären Nutzenströme eines Vorhabens werden in Geldeinheiten gemessen, auf den Entscheidungszeitpunkt abdiskontiert und aufsummiert und den direkten, indirekten und sekundären Kosten gegenübergestellt, selbstverständlich auch diese abdiskontiert und aufsummiert.

Nun ließe sich der Rest dieses Heftes mit dem Diskurs über die Zuverlässigkeit des Verfahrens füllen. Es gibt nur keine dokumentierbaren Alternativen (zugegeben, Kosten-Wirksamkeits-Analysen und Nutzwertanalysen darf man nicht ganz unter den Tisch fallen lassen). Mit ökologisch begründeten Forderungen nach Verzicht stellt man implizit die Feststellung in den Raum, dass die gesellschaftlichen Kosten allfällige Vorteile jedenfalls übersteigen: Seien es Straßen oder auch Eisenbahntunnels.

Vieles von dem, was heutzutage vorgebracht wird, ist evidenzbasiert, oder sollte es zumindest sein. Man sollte jedoch nicht so weit gehen, einen alten Scherz aus den empirisch ausgerichteten Wirtschaftswissenschaften zum Postulat zu erheben: Glaube keine Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast. Es geht jedenfalls darum, an die Stelle der Affirmation, wie sie von durchaus verdienstvollen umweltbewussten Menschen häufig gebraucht wird, die sachliche Abwägung zu setzen und diese auf Fakten zu gründen.

Zu den aktuellen verkehrspolitischen Punkten: Der erste betrifft ein illustratives Beispiel, nämlich den umfahrenden Lobautunnel im Zuge der S 1. Die Gegenargumente berufen sich auf Beeinträchtigungen der Umwelt, aber insbesondere auch darauf, dass man dem PKW-Verkehr nicht Vorschub leisten dürfe. Dazu können zwei miteinander verwobene evidenzbasierte Argumente angeführt werden: Lokalausgang bei Übergang der S 2 in die A 23, tagein tagaus beobachtbar vom Bahnsteig der S-Bahn-Station Stadlau. Von diesem Standort aus kann man nicht nur beobachten, wie Railjets, Flixtrains und alle Arten von Güterzügen in bedächtigen Tempo die Bahnanlage durchfahren, nein, man sieht auch die nicht enden wollende Kette aus Lastfahrzeugen, die sich meist im Schritttempo auf der A 23 Richtung Donaubrücke bewegen.

Noch deutlicher wurde das bei einer Fahrt mit dem PKW an einem gewöhnlichen Werktag [Montag gegen 11 Uhr auf der A 23 Richtung Wien/Graz/Linz etc.] Auf wenigstens 5 Kilometer stehen und kriechen meist Sattelschlepper auf der mittleren Spur dahin. Diese sind offenbar so diszipliniert wie hilfsbereit, die beiden anderen Fahrspuren freizulassen – auf denen der Verkehr notabene zu dieser Tageszeit einigermaßen flüssig rollt. Aber es sind Gütertransportfahrzeuge aus allen europäischen Staaten, für die hier ein Nadelöhr besteht, dessen Schadstoffbelastung, Zeitverlust bis zur Gefährdung von Transportket-

ten, Unfallrisiken usw. ganz erheblich sind (um nur augenscheinliche Kostenelemente zu nennen, die in eine Kosten-Nutzen-Analyse Eingang finden müssten).

Der naiven Ansicht mancher Gegner des Lobautunnels, man solle das Geld doch in öffentliche Verkehrsmittel und Radwege stecken, kann man nur entgegenhalten, dass Sattelschlepper dadurch im allerbesten Fall genötigt werden Umwege in Kauf zu nehmen. Das System des Fernverkehrs und seiner Verknüpfung mit der Bedienung der Fläche wird man durch den Kauf von Straßenbahnen und den Bau von Radwegen nicht umstellen. Über Jahre hinweg sind die beschriebenen Belastungen wohlfahrtsökonomisch inakzeptabel. Vom Funktionieren der Verkehrsströme hängen Unternehmen und Arbeitsplätze sowie die Versorgungssicherheit ab. Ein Eingriff, der wie ein Durchtrennen eines Seiles wirkt, hat weitreichende Folgen, der nicht achselzuckend mit dem Hinweis auf die Gefahr für den Globus abgetan werden darf.

Ein zweites, anschauliches, Beispiel für problematische Abwägungen ergibt sich auch aus der Diskussion um die dritte Piste am Flughafen Wien Schwechat. Das Bundesverwaltungsgericht orientierte sich in Abwägung konfligierender öffentlicher Interessen an der Dominanz von wirtschaftlich bestimmten Präferenzen über Präferenzen für den Umweltschutz. Es erstellt also eine gesellschaftlich relevante Präferenzordnung, legte dem aber keine Kosten-Nutzen-Rechnung zu Grunde. Eine Präferenzordnung kann aber mit der Optimierung gesellschaftlicher Wohlfahrt nur kongruent sein, wenn diese einstimmige Zustimmung erfährt (denn nur dann ist diese auch Pareto-effizient). Alles andere ist in einer demokratisch verfassten Gesellschaft Paternalismus! Wobei natürlich die heikle Frage auftaucht, ob eine Gesellschaft die (mehrheitlich) gegen eine bestimmte Sachlösung ist, das Recht auf Selbstzerstörung legitim ausüben darf. Diese folgte ja dann dem Prinzip kollektiver Selbstschädigung (woraus ersichtlich wird, welche heikle Fragen die heute so sehr beschworene Freiheit aufzuwerfen vermag).

Die „pure Ökonomie“ besagt: Die Attraktivität des Kaldor-Hicks-Tests (der Grundlage der gesellschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse) besteht darin, solcher potentieller Selbstschädigung einen Riegel vorzuschieben, indem der Netto-Wohlfahrtsgewinn einer bestimmten Sachlösung ermittelt wird. Wenn dieser nicht nachgewiesen werden kann, dann sollte ein Vorhaben unterbleiben. Der Test setzt rationale Entscheidungsfähigkeit und Entscheidungswillen voraus und erspart die Keule der Affirmation, die heutzutage so gerne geschwungen wird.

Apropos Affirmation: Dieses Etikett passt auch auf die unermüdlichen vorgebrachten Verlangen von Basisinitiativen, den Straßenverkehr, namentlich in den Städten, zu reduzieren, und zwar auch durch Stopp des Ausbaues oder auch des Rückbaues von Straßen. Die frei werdenden Mittel sollten in Radwege und öffentliche Verkehrsmittel investiert werden - Schwerer zu Pflugscharen, Degen zu Rasenmähern sozusagen. Man wird den Eindruck jedoch nicht los, dass da die Verteilung der Kosten und Nutzen ohne Bedacht auf unterschiedliche Betroffenheit demographischer Gruppen in den Agglomerationen erfolgt. Dies ist ein Phänomen, dem man auch bei der jüngsten Novelle der Straßenverkehrsordnung begegnet. Die Erweiterung von Rechten mancher Verkehrsteilnehmer darf nicht erfolgen, ohne die Risiken gestiegener Kosten für andere Verkehrsteilnehmer zu bedenken und - dafür eignet sich Ökonomie ganz hervorragend - Anreizwirkungen für alle Beteiligten vorzusehen, welche zu optimaler Sorgfalt, d.h., Rücksichtnahme aufeinander, veranlassen.

Die Publizität der gesetzten Maßnahmen stellt eine zusätzliche Herausforderung dar. Dies ist deshalb schlüpfriges Terrain, weil etwa so manche Sanktion in der Öffentlichkeit gerne als Zumutung apostrophiert wird. Es ist jedoch nicht so, dass Verwaltungsstrafen für was auch immer im Straßenverkehr der öffentlichen Hand ein Körbergeld verschaffen sollen: Da müssten ja die Verkehrsteilnehmer notorisch und systematisch Regeln brechen, wiewohl sie es in der Hand hätten, sich Kosten zu ersparen, indem sie sich regelkonform verhalten. Ja, das ist es genau, was ein Anreiz bedeutet. Dessen Wirksamkeit hängt davon ab, mit welcher Wahrscheinlichkeit jemand ertappt werden kann, multipliziert mit der Wahrscheinlichkeit, dass er auch zur Verantwortung gezogen wird. Aus diesem Umstand heraus sind die Gewichte (Wahrscheinlichkeit ihrer Verhängung) für die Ordnungsstrafen überaus klein, die Strafmaße müssen dementsprechend hoch sein, sonst ändert sich nichts. Aber vielleicht schafft ein wenig mehr „Nudging“ noch zusätzliche Abhilfe. Dabei handelt es sich um Psychologie pur, denn „Nudges“ sind keine Vorschriften, bieten keine Sanktionen und enthalten dementsprechend auch keine (materiellen) Anreize bzw. abschreckende Wirkungen. Sie sind im Grund Appelle, wie wir sie von Tafeln entlang von Autobahnen schon lange kennen (gegen Rasen, Drängeln, Abfall am Straßenrand usw.)

Mit dem Brüllen von Parolen und der Blockade neuralgischer Punkte im Verkehrsgeschehen werden keine Problemlösungen in Bewegung gebracht, sondern nur Fronten geschaffen. Und die diversen, weder moralisch noch ökonomisch

ungerechtfertigten, Manifestationen leiden be-  
dauerlicher Weise auch an Glaubwürdigkeits-  
problemen: Das eindringlichste Beispiel liefert  
der Umstand, dass es aus dem Ballungsraum  
um Wien letztlich zwei vierspurige Straßenver-  
bindungen in die Steiermark gibt, aber nur eine  
zwei- und eine einspurige Bahnverbindung, bei-  
de mit museal anmutenden Trassenverläufen.  
Die längst überfällige Modernisierung in Form  
des Semmering-Basistunnels ist eigentlich nur  
Fragment, das durch Bremskeile der Apologeten  
des Natur- und Umweltschutzes nur langsam vo-  
rankommt. Es wird viel zu wenig beachtet, dass  
die Hinauszögerung von Vorhaben selbst dann,  
wenn sie aus legitimen gesellschaftlich relevan-  
ten Gründen erfolgen, mit hohen Opportunitäts-  
kosten verbunden sind, weil die Verbesserungen  
der Lage hinausgezögert und der als schädlich  
erkannte Status quo endlos konserviert wird!



# Die Novelle 2023 zum UVP-G. Eine erste Wertung

Alexander BIACH, Erich ROSENBACH

## 1. Einleitung

### 1.1. Ausgangslage

Die jüngste Novelle des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) 2000<sup>1</sup> hat wieder das Thema Beschleunigung von Genehmigungsverfahren auf das Tapet gebracht. Rasche und effiziente Verfahren sind schon immer für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes besonders wichtig. Auch können die Ziele der Energie- und Klimawende ohne umfassenden Ausbau der erneuerbaren Energien und der Verkehrsinfrastruktur nicht erreicht werden.

Bau und Ausbau von Windkraftanlagen, Wasserkraftwerken, Hochleistungsbahnstrecken und Autobahnen bzw. Schnellstraßen sind meist UVP-pflichtig. Besondere Aktualität erhielt das Thema durch die aktuelle Energiekrise und das Bedürfnis, Anlagen für erneuerbare Energien rasch neu zu errichten oder auszubauen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein umweltpolitisches Instrument der Umweltvorsorge mit dem Ziel, umweltrelevante Vorhaben vor ihrer Zulassung auf mögliche Umweltauswirkungen hin zu überprüfen.<sup>2</sup> In der Regel ist sie beschränkt auf die Überprüfung der Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter. Soziale, volks- oder regionalwirtschaftliche, politische oder sonstige öffentliche Interessen sind nicht Gegenstand der UVP.<sup>3</sup>

### 1.2. Rückblick

Bald jährt sich die Einführung des österreichischen UVP-Gesetzes zum 30. Mal. Doch wie wurden Anlagengenehmigungen in den Jahren zuvor durchgeführt? Zur Beantwortung dieser Frage ist ein Sprung in das Jahr 1925 von Nöten, in dem das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) eingeführt wurde.<sup>4</sup> Damals stellte dieses Gesetz einen Meilenstein in der Entwicklung des Rechtsstaates dar, da es bis dato kein Verwaltungsverfahrenrecht per se gab, sondern dieses primär in Form von Dienstvorschriften oder Amtsinstruktionen geregelt wurde.<sup>5</sup> Soweit eine gesetzliche Regelung als erforderlich angesehen wurde, erfolgte diese in den einzelnen Materien-gesetzen, was zu einer erheblichen Rechtszersplitterung und damit verbunden zur Unübersichtlichkeit und Rechtsunsicherheit führte.<sup>6</sup>

Das Bundes-Verwaltungsgesetz (B-VG) aus dem Jahr 1920 räumte dem Bund erstmals die Gesetz-

gebungs-kompetenz für „Verwaltungs- und Verwaltungsverfahren (...) auch in Angelegenheiten, in denen die Gesetzgebung den Ländern zusteht“ ein (Art 11 Abs 1 Z 5 B-VG<sup>7</sup>).

Basierend auf dieser Grundlage wurden im Jahre 1925 die Verwaltungsverfahrensgesetze<sup>8</sup> erlassen. Vor allem das AVG 1925<sup>9</sup> brachte endlich eine Vereinheitlichung der verfahrensrechtlichen Bestimmungen für Verwaltungsverfahren im Allgemeinen und für Genehmigungsverfahren im Besonderen. Es enthält im Prinzip bis heute Bestimmungen zur behördlichen Zuständigkeit, zur Parteistellung und zur Bescheiderlassung sowie einheitliche Verfahrensgrundsätze, räumt aber in vielen Detailfragen durch Subsidiaritätsklauseln und Verweisen auf die „Verwaltungsvorschriften“ den einzelnen Materien-gesetzen den Vorrang ein.<sup>10</sup> Eigenständige Regelungen zu den Genehmigungsverfahren für Betriebsanlagen sind im Übrigen in der damaligen Urfassung des Gesetzes nicht zu finden.

Die B-VG-Novelle 1929 schränkte die Bundeskompetenz in Art 11 ein, „und zwar, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften erachtet wird, auch in den Angelegenheiten, in denen die Gesetzgebung den Ländern zusteht (...)“.<sup>11</sup> Damit wurde die Tür für Sonderregelungen in anderen Bundes- und Landesgesetzen verfassungsrechtlich wieder weiter geöffnet.

Mit der B-VG-Novelle 1974 schließlich erfolgte wieder ein kleiner Schritt in Richtung Vereinheitlichung des Verfahrensrechts: Art 11 Abs 2 B-VG lautet seither im Wesentlichen: „Soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, werden das Verwaltungsverfahren, (...) auch in den Angelegenheiten, in denen die Gesetzgebung den Ländern zusteht, durch Bundesgesetz geregelt; abweichende Regelungen können in den einzelnen Gebieten der Verwaltung regelnden Bundes- oder Landesgesetzen nur dann getroffen werden, wenn sie zur Regelung des Gegenstandes erforderlich sind.“<sup>12</sup> Diese Novelle diente der Gleichstellung von Bund und Ländern: seither kann auch der Bund abweichende Verfahrensregelungen nur mehr dann erlassen, wenn diese erforderlich sind.<sup>13</sup>

Der eigentliche Kern des Art 11 B-VG in jeder seiner Fassungen war und ist, dass sämtliche behördliche Genehmigungsverfahren, und somit auch die Anlagengenehmigungsverfahren, mög-

lichst einheitlich in einem Bundesgesetz (AVG) geregelt werden sollen. Abweichungen davon sind nur zulässig, wenn diese zur Regelung des entsprechenden Gegenstandes (dh der entsprechenden Gesetzesmaterie) erforderlich sind („Bedarfsgesetzgebungskompetenz“<sup>14</sup>).

Trotz dieses verfassungsrechtlichen „Vereinheitlichungsgebotes“ entstanden immer wieder zahlreiche Sonderbestimmungen verfahrensrechtlicher Natur in den unterschiedlichsten Bundes- und Landesgesetzen, die als Bedrohung eines einheitlichen Verwaltungsverfahrens angesehen werden können.<sup>15</sup> Auch wird kritisiert, dass objektive Kriterien, wann ein Bedarf vorliegt, ebenfalls fehlen.<sup>16</sup>

## **2. Problemfall: Genehmigungsverfahren für Anlagen**

Vor allem im Zusammenhang mit Genehmigungen für Betriebsanlagen und vergleichbare Vorhaben kann diese Rechtszersplitterung für den Projektwerber, aber auch die entscheidenden Behörden, sehr problematisch werden. Inhaltliche Genehmigungsanforderungen unter Umweltgesichtspunkten - und damit verbunden zumeist auch verfahrensrechtliche Sonderbestimmungen - finden sich für Anlagen und Projekte insbesondere in folgenden Gesetzen<sup>17</sup>:

- Abfallwirtschaftsgesetz 2002
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
- Bauordnungen der Länder
- Bundesstraßengesetz 1971
- Denkmalschutzgesetz
- Eisenbahngesetz 1957
- Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen
- Elektrizitätswirtschaftsrecht von Bund und Ländern
- Forstgesetz 1975
- Gewerbeordnung 1994
- Immissionsschutzgesetz-Luft
- Luftfahrtgesetz
- Mineralrohstoffgesetz
- Naturschutzgesetze der Länder
- Ortsbildschutz- und Altstadterhaltungsgesetze der Länder
- Raumordnungsgesetze der Länder

- Rohrleitungsgesetz
- Strahlenschutzgesetz 2020
- Wasserrechtsgesetz 1959.

Unterschiedliche Regelungen, deren sachliche Rechtfertigung nicht ersichtlich ist, finden sich vor allem hinsichtlich der Parteistellung, der Kundmachungsvorschriften und der erforderlichen Antragsunterlagen. Diese nicht abschließende Aufzählung zeigt eindrücklich, welchem Gesetzesdschungel Genehmigungserber und Behörden immer noch gegenüberstehen und wie viel von dem einstigen Gedanken des allumfassenden AVG übriggeblieben ist.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass erst bei Vorliegen der letzten Genehmigung das Vorhaben umgesetzt werden darf. Dies kann zu einem langen und unsicheren Schwebezustand von Projekten führen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das AVG heute wie auch schon damals den Ansprüchen eines allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht genügen kann.

## **3. Der Weg zum konzentrierten Genehmigungsverfahren**

Im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1995 nahm die Diskussion zur Reform des Anlagenrechts, mit Fokus auf umweltrelevante Großprojekte, Fahrt auf. Unmittelbarer Handlungsbedarf bestand hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit von bestimmten größeren Vorhaben.

Vorbild für die europäischen Regelungen zur Prüfung der Umweltverträglichkeit von Vorhaben waren die USA, die bereits im Jahre 1969 die erste Normierung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem National Environmental Policy Act vorgenommen haben. Das dort etablierte Environmental Impact Statement muss verfahrensbegleitend für alle größeren Maßnahmen von Bundesbehörden ausgearbeitet und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden. Dieses Rechtsinstitut wurde in viele Rechtsordnungen der ganzen Welt übernommen.<sup>18</sup>

Im Bereich der Europäischen Union wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (kurz UVP-Richtlinie genannt) eingeführt. Aktuell gilt die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.<sup>19</sup> Die UVP-Richtlinie ist von den Mitgliedstaaten der EU in das nationale Recht umzusetzen.



Beispielsweise ist in Deutschland die UVP in das Zulassungsverfahren für Industrieanlagen und Infrastrukturprojekte oder andere Vorhaben („Leitverfahren“) integriert. Es handelt sich somit um einen unselbständigen Teil eines verwaltungsbehördlichen (Genehmigungs-)Verfahrens<sup>20</sup>, in Italien hingegen wird die UVP im Vorfeld der eigentlichen Genehmigungsverfahren abgewickelt und die UVP-Entscheidung ersetzt Ermächtigungen, Gutachten, Sichtvermerke und Unbedenklichkeitserklärungen, die für die Umsetzung des Projektes von den Rechtsvorschriften in den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz, Abfallbewirtschaftung und Bodenschutz, Gewässerschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz, forstlich-hydrogeologischen Nutzungsbeschränkungen, sowie Schutz der Wasserlebensräume vorgeschrieben sind.<sup>21</sup>

In Österreich erfolgte die Umsetzung der UVP-Richtlinie durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), dessen Stammfassung aus dem Jahr 1993 stammt.<sup>22</sup> Österreich baute die UVP zu einem eigenständigen Genehmigungsverfahren für Großvorhaben aus, in dem alle ansonsten erforderlichen landes- und bundesrechtlichen Genehmigungen und Bewilligungen zugleich verhandelt und mit einem Bescheid erledigt werden (Verfahrenskonzentration). Das UVP-G sieht daher für alle unter den 2. Abschnitt leg cit fallende Vorhaben eine umfassende Verfahrens- und Entscheidungskompetenz vor.<sup>23</sup>

Im Jahr 2000 erfolgte eine umfassende Novellierung des UVP-G<sup>24</sup>, daher nunmehr auch UVP-G 2000 genannt. Inhalt dieser Novelle war einerseits die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 1997 in nationales Recht unter Berücksichtigung der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) mit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs des UVP-G, andererseits ließ der Ruf nach Vereinfachung und Straffung des Verfahrens auch diesbezüglich eine Überarbeitung sinnvoll erscheinen.<sup>25</sup> Wichtig vor allem für die Wirtschaft war hier insbesondere die Schaffung des vereinfachten Verfahrens, das für viele industriell-gewerbliche Vorhaben eine gewisse Erleichterung brachte. Die UVP-G-Novelle 2004<sup>26</sup> ersetzte schließlich bei Hochleistungsbahnstrecken und bei Bundesstraßen das ursprüngliche UVP-Verfahren bei Erlassung der Trassenverordnung durch das heute noch geltende teilkonzentrierte, bescheidmäßige UVP-Verfahren. Durch die Novelle 2009<sup>27</sup> wurde ein „Investorenservice“ gesetzlich verankert, das dem Projektwerber bei der Behörde vorhandene Informationen für die Projekterstellung zur Verfügung stellen soll. In der Novelle 2018<sup>28</sup> wurde schließlich der Standortanwalt als Partei geschaffen.

Einen Schritt in Richtung Verfahrenskonzentration außerhalb des UVP-Verfahrens brachte die Gewerberechtsnovelle 1997<sup>29</sup> mit der Schaffung des § 356b Abs 1 GewO 1994: Dieser sieht vor, dass bei Erteilung einer gewerberechtl. Betriebsanlagengenehmigung „die nach anderen Verwaltungsvorschriften des Bundes (...) zum Schutz vor Auswirkungen der Anlage“ erforderlichen Genehmigungen entfallen und die materiellrechtlichen Regelungen im gewerblichen Verfahren mitanzuwenden sind. Durch das Verwaltungsreformgesetz 2001 wurden im Sinne einer möglichst durchgängigen Verwirklichung des „one-stop-shop-Prinzips“ im Bereich des gewerblichen Betriebsanlagenrechts die bisher lediglich für IPPC-Betriebsanlagen vorgesehenen Konzentrationsregelungen auf alle genehmigungspflichtigen Betriebsanlagen erstreckt.<sup>30</sup> Eingeschränkt ist aber die Mitwirkung der Bestimmungen des WRG 1959 auf bestimmte, taxativ aufgezählte wasserrechtliche Vorhaben. Landesrechtliche Genehmigungen und Bewilligungen sind jedenfalls weiterhin separat zu erwirken.

Durch die AVG-Novelle 1998 schließlich wurde erstmals ein spezifisches Anlagenverfahrensrecht für Großverfahren geschaffen, das aber schon bald wieder durch abweichende Verfahrensnormen in den Materiengesetzen ergänzt wurde. In der Praxis besonders belastend sind die divergierenden Kundmachungsregelungen und die unterschiedlichen Bestimmungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung.<sup>31</sup> Zu bezweifeln ist, dass diese Unterschiede im Sinne des Art 11 Abs 2 B-VG auch tatsächlich erforderlich und damit sachlich gerechtfertigt sind.<sup>32</sup> Dies stellte - und stellt bis zum heutigen Tag - eine erhebliche Belastung für Genehmigungswerber, Projektanten und Behörden dar.

Auffällig war und ist zu einem gewissen Grad auch heute noch das mangelhafte Zusammenspiel zwischen den Behörden außerhalb der UVP-Verfahren: Die Gewerbebehörde achtet oft nicht auf die Einwirkungen durch Abwässer, die Wasserbehörde nicht auf Abfälle und Schlämme, sofern sie nicht in Gewässer eingebracht wurden und die Abfallbehörde nimmt wiederum auf die Anforderungen des Gewerberechts keine Rücksicht. Umweltbelastungen werden daher oftmals nur sektoral behandelt und dadurch Summierungs- und Potenzierungseffekte vernachlässigt.<sup>33</sup>

#### **4. Anhängige Vertragsverletzungsverfahren**

Die aktuelle Novelle des UVP-G 2000 soll insbesondere den Anwendungsbereich des Gesetzes erweitern, um Vertragsverletzungsverfahren abzuwehren. Ein Vertragsverletzungsverfahren beginnt mit einem Aufforderungsschreiben der EU-Kommission zu einer Stellungnahme und läuft in

mehreren Schritten ab, die in den EU-Verträgen festgelegt sind und jeweils mit einem förmlichen Beschluss enden:

- Die Kommission übermittelt dem betreffenden Land ein **Aufforderungsschreiben**, in dem sie um weitere Informationen ersucht. Das Land muss innerhalb einer festgelegten Frist von in der Regel zwei Monaten ein ausführliches **Antwortschreiben** übermitteln.
- Gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Land seinen Verpflichtungen nach dem EU-Recht nicht nachkommt, gibt sie eine **mit Gründen versehene Stellungnahme** ab. Dabei handelt es sich um eine förmliche Aufforderung, Übereinstimmung mit dem EU-Recht herzustellen. In der Stellungnahme erläutert die Kommission, warum sie der Auffassung ist, dass das Land gegen EU-Recht verstößt. Sie fordert es außerdem auf, sie innerhalb einer festgelegten Frist von in der Regel zwei Monaten über die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.
- Stellt der Mitgliedstaat daraufhin immer noch keine Übereinstimmung mit dem EU-Recht her, kann die Kommission den **Gerichtshof mit dem Fall befassen**. Die meisten Fälle werden allerdings vorher geklärt.
- Teilt ein Mitgliedstaat der Kommission Maßnahmen zur fristgerechten Umsetzung einer Richtlinie nicht mit, kann die Kommission den **Gerichtshof** anrufen, damit dieser gegebenenfalls **Sanktionen verhängt**.
- Stellt der Gerichtshof fest, dass ein Land gegen Unionsrecht verstoßen hat, muss diese Maßnahmen treffen, um dem Urteil des Gerichtshofs Folge zu leisten.<sup>34</sup>

Bei den laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich in Sachen Umweltverträglichkeit handelt es sich zum einen um das bereits im Jahr 2012 eingeleitete **Vertragsverletzungsverfahren (Nr 2012/2013)** betreffend die Umsetzung des Art 10a der UVP-Richtlinie (= Art 11 der geltenden UVP-Richtlinie) Öffentlichkeitsbeteiligung - Fortführung. Wurden die ursprünglichen Vorwürfe durch die UVP-Novelle 2016 saniert (Nachbarn können nun gegen einen Feststellungsbescheid, der die UVP-Pflicht eines Vorhabens verneint, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erheben), so ergänzte die Kommission ihre Position, wonach Österreich gegen seine Verpflichtungen aus der UVP-Richtlinie verstoßen habe, indem es im UVP-G 2000 durch Bestimmungen zur Präklusion die Überprüfungsmöglichkeiten von UVP-Entscheidungen zu sehr einschränke sowie in Verbindung mit

der Aarhus-Konvention bei Bürgerinitiativen auf einen Wohnsitz bzw ein Wahlrecht der Mitglieder in Österreich abstelle. Dabei handle es sich auch um einen versteckten Verstoß gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Bereits im Jahre 2013 bzw mit 25. Juli 2019 hinsichtlich der Ergänzung schickte die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme an Österreich. Die dieser Auffassung nicht folgende Stellungnahme der Republik Österreich wurde im September 2019 an die Europäische Kommission übermittelt. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.<sup>35</sup>

Ein weiteres **Vertragsverletzungsverfahren (Nr 2019/2224)** wegen mangelhafter Umsetzung der UVP-Änderungs-Richtlinie 2014/52/EU wurde im Herbst 2019 eingeleitet. Konkret werden die Umsetzung dieser Richtlinie im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie im Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG) angeführt. Die Stellungnahme der Republik Österreich wurde im Dezember 2019 an die Europäische Kommission übermittelt. Die im StEntG enthaltenen und von der Kommission kritisierten Regelungen zur Verfahrensbeschleunigung besonders wichtiger, im öffentlichen Interesse stehender Projekte werden von Österreich als unionsrechtskonform verteidigt.<sup>36</sup>

Am 30. Oktober 2020 hat die Europäische Kommission ein ergänzendes Mahnschreiben übermittelt, in welchem sie Unzulänglichkeiten der nationalen Umsetzung hinsichtlich weiterer Projektkategorien im UVP-G 2000 moniert, wie etwa eine mangelhafte Umsetzung einzelner Projektkategorien des Anhangs I der UVP-Richtlinie in Bezug auf „Skipisten, Skilifte, Seilbahnen und zugehörige Einrichtungen“. Die Stellungnahme der Republik Österreich wurde am 28. Dezember 2020 an die Europäische Kommission übermittelt.

Die „Anpassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes im Sinne der Rechtssicherheit an die Ergebnisse des Vertragsverletzungsverfahrens 2019/2224“ ist gemäß dem 8. UVP-Bericht der Klimaschutzministerin im aktuellen Regierungsprogramm verankert<sup>37</sup>. Eine vorausseilende Umsetzung, vor Vorliegen der Ergebnisse des Vertragsverletzungsverfahrens, kann aber dem Text des Regierungsprogramms nicht entnommen werden.<sup>38</sup>

#### **Aktueller Status der Verfahren:**

Nr 2012/2013	Aufforderungsschreiben der Kommission Antwortschreiben Österreichs Mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission
--------------	---

Dementsprechend hält Obwexer auch fest: „Sollte die Kommission die Argumente Österreichs nicht teilen und eine Vertragsverletzungsklage beim EuGH erheben, ist dessen Urteil abzuwarten.“ Sollte der EuGH den Argumenten der Kommission folgen und eine Verletzung unionsrechtlicher Vorgaben aus der UVP-Richtlinie und dem Vorsorgeprinzip feststellen, so wären die entsprechenden Bestimmungen des österreichischen UVP-G bzw des StEntG anzupassen.<sup>39</sup>

## 5. Verfahrensbeschleunigung – ein langer Weg

Neben erforderlichen Anpassungen des UVP-G, um die Vorgaben der Richtlinie zu erfüllen, werden zurzeit aber auch die Pflichten und Rechte der verfahrensteilnehmenden Personen – Projektwerber und andere Parteien – intensiv diskutiert. Österreich wird die Klima-, Energie- und Mobilitätswende mit der bestehenden Infrastruktur nicht schaffen. Konflikte in Europa, wie der Krieg Russlands gegen die Ukraine, zeigen uns, auf welch tönernen Beinen unsere Energieversorgung derzeit steht. Investitionen in Wasser- und Windkraft, Speicher, die nötigen Verteilungs- und Übertragungsnetze, aber auch Eisenbahnverbindungen werden durch die derzeitigen Verfahrensregelungen des UVP-G gebremst, manchmal sogar verhindert.<sup>40</sup>

Für die Wirtschaft war Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung immer ein zentrales Anliegen. Die aus dem BMK kommenden Vorschläge gingen in der Vergangenheit jedoch regelmäßig in die entgegengesetzte Richtung. Die unterschiedlichen Ansichten und Zugänge zwischen BMK und Wirtschaft kamen in den Verhandlungen besonders deutlich zum Ausdruck. Erste positive Vorschläge fanden sich im offiziellen Begutachtungsentwurf der UVP-G-Novelle aus dem Juni des Vorjahres. Mit der Regierungsvorlage der Novelle, die im Wesentlichen auch in dieser Form vom Nationalrat beschlossen wurde, werden viele langjährige Forderungen der Wirtschaft endlich umgesetzt.

Der Weg zur Vereinfachung und Beschleunigung der UVP-Verfahren war und ist ein langer. Doch das ständige Drängen der Wirtschaft und vor allem auch der bei der Wirtschaftskammer angesiedelten Standortanwaltschaft hat wichtige Erfolge gezeitigt. Im Folgenden eine kurze Übersicht von den ersten Überlegungen zur UVP-Gesetz-Novelle bis zur aktuellen Regierungsvorlage.

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler bezeichnet die UVP als „ganz wichtiges Instrument

zum Schutz unserer Umwelt und der Natur“, es funktioniere gut und rasch, wie die aktuellen Zahlen beweisen würden. Mit der aufgrund von laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahren notwendigen UVP-Novelle wolle man dieses Instrument weiter stärken.<sup>41</sup> Gewesslers Vorgängerin als zuständige Ministerin, Elisabeth Köstinger, sprach hingegen noch vom „Bürokratiemonster UVP“.

### 5.1. Sommer 2021: BMK präsentiert erste Überlegungen

Im Sommer 2021 präsentierte schließlich das BMK seine Vorstellungen für die UVP-G-Novelle 2021 im Rahmen eines „Stakeholder Round Tables“. Der entsprechende Entwurf hätte dann auch zeitnah in Begutachtung geschickt werden sollen. Die Ministerialpläne zeichneten sich durch eine Fülle an Verschärfungen des bestehenden UVP-Rechts aus. Im Folgenden eine kurze Zusammenstellung der im Zuge intensiver Verhandlungen abgewehrten Verschärfungen:

- Schaffung eines unklaren Genehmigungskriteriums, wonach die Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G „unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme“ gelten sollten
- Verschärfung der Alternativenprüfung für Projektwerber
- Veröffentlichung der zusammenfassenden Bewertung im Internet
- Entfall des Anerkennungskriteriums von 100 Mitgliedern für Umweltorganisationen
- UVP-Pflicht für bestimmte Photovoltaik-Anlagen.

Dieser Vorschlag wurde von der Wirtschaft einhellig als indiskutables Projektverhinderungsinstrument abgelehnt.

### 5.2. Herbst 2021: Arbeitsgruppe „Verfahrenseffizienz“

Aufgrund beharrlichen Aufzeigens des dringenden Handlungsbedarfs wurde aber offenbar auch ein gewisser Bedarf nach Effizienzsteigerung im BMK gesehen, immerhin ist das Ministerium ja auch UVP-Behörde für Infrastrukturprojekte wie Hochleistungseisenbahnstrecken sowie Autobahnen und Schnellstraßen. Vor allem der geplante Ausbau der Schiene hat eine große Bedeutung im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Klimakrise. Auch die angestrebte Energiewende ist mit dem geltenden UVP-Recht nicht zu erreichen. Nicht zuletzt muss Österreich erhebliche Anstrengungen unternehmen, um

vom russischen Gas unabhängiger zu werden. „Dafür müssen wir schneller werden, deutlich effizienter und flexibler in den Genehmigungsverfahren“ und „wir müssen in den Verfahren auf die Überholspur kommen“, meinte Gewessler im Angesicht der Energie- und Klimakrise.<sup>42</sup>

Das BMK hat daher im September 2021 eine Arbeitsgruppe „UVP-Verfahrenseffizienz“ eingerichtet, die den Auftrag erhielt, konkrete Maßnahmen für effizientere UVP-Verfahren aus der Sicht von an UVP-Verfahren Beteiligten zu entwickeln. Zur Teilnahme eingeladen waren Expertinnen und Experten aus den UVP-Behörden, aus dem Bundesverwaltungsgericht, von Planungsbüros, Rechtsvertretern von Projektwerberinnen und Projektwerbern, von anerkannten Umweltorganisationen, Umweltschutzvereinen und der Standortanwaltschaft.

Das Papier der Arbeitsgruppe stellte aber nur den kleinsten gemeinsamen Nenner der teilnehmenden Personen dar: Die Straffung der Zeitpläne für UVP-Verfahren durch klare Fristen für die Einreichung von Unterlagen, Aufstockung der personellen Ressourcen in den UVP-Behörden und -Gerichten, die Vollintegration der Verkehrsprojekte (Vorhaben des 3. Abschnitts) und die Möglichkeit, Teile des Verfahrens früher abzuschließen, konnten außer Streit gestellt werden.<sup>43</sup> Wichtig sei es aber nach Gewessler, dass die Beschleunigung der Verfahren nicht auf Kosten der Mitsprache gehen dürfe, sonst würde die Akzeptanz in der Bevölkerung fallen.<sup>44</sup>

### 5.3. Sommer 2022: Ministerialentwurf – Schritt für Schritt

Nach intensiven Verhandlungen wurde im Sommer 2022 der Novellierungsvorschlag des BMK offiziell in Begutachtung geschickt. Verglichen mit den ursprünglichen Plänen des BMK kann eine Reihe wichtiger Verbesserungen festgestellt werden, da viele Vorschläge und Forderungen der Wirtschaft berücksichtigt wurden. Besonders positiv zu bewerten sind:

- Vorbringen der Parteien sind innerhalb der von der Behörde gesetzten Fristen zu übermitteln, nach Fristablauf sind sie nicht zu berücksichtigen
- Präklusionsregeln für Großverfahren gelten künftig in jedem UVP-Verfahren: Wer nicht zeitgerecht innerhalb der Auflagefrist des Vorhabens Einwendungen erhebt, verliert seine Parteistellung
- Im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht können neue Beschwerdegründe nicht „nachgeschoben“ werden

- Der Stand der Technik wird mit Verfahrensbeginn „eingefroren“
- Erleichterungen für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Anstatt Änderungsgenehmigung nur Anzeigeverfahren bei immissionsneutralen Änderungen nach Genehmigungserteilung sowie bei Anpassungen an den technologischen Fortschritt
- Abstellen auf ein realistisches Szenario bei der Genehmigungsentscheidung anstelle einer Worst-Case-Betrachtung erspart überbordende Auflagen
- Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung: Online- und Hybrid-Verhandlungen
- Wiederaufnahme des UVP-Verfahrensdauer-Monitorings
- Ausbau des Investorenservices
- Erleichterungen für „Vorhaben der Energiewende“ („Fast Track“).

### 5.4. Jänner 2023: Regierungsvorlage zur UVP-Novelle

Nach mehr als einem Jahr intensiver Verhandlungen konnte Anfang des Jahres 2023 eine Einigung zur UVP-Novelle erzielt werden, die entsprechende Regierungsvorlage wurde am 11. Jänner 2023 im Ministerrat beschlossen.

Folgende weitere Verbesserungen sieht die Regierungsvorlage nun vor, die zu einer Beschleunigung und Vereinfachung der UVP-Verfahren führen sollen, ohne deren Qualität und die dadurch zu schützenden Interessen zu beeinträchtigen:

Das ursprünglich vom BMK geplante Genehmigungskriterium „Flächen- und Bodenverbrauch“ wird nun durch ein verpflichtendes „Bodenschutzkonzept“ ersetzt. Dieses ist vom Projektwerber mit den Antragsunterlagen vorzulegen.

Das Genehmigungskriterium zur Reduktion der Treibhausgase wurde konkretisiert und entsprechend unserer Forderung entschärft: Emissionen, die dem Emissionshandel unterliegen, werden ausgenommen, um eine Doppelbelastung der betroffenen Betriebe zu vermeiden.

Bei den „Vorhaben der Energiewende“ konnten wichtige Klarstellungen erreicht werden: zB sind auch Pumpspeicherkraftwerke und Trassenaufhänge für den Leitungsbau erfasst. Der Ausbau der Bahn wird explizit als „Energiewendeprojekt“ aufgenommen.

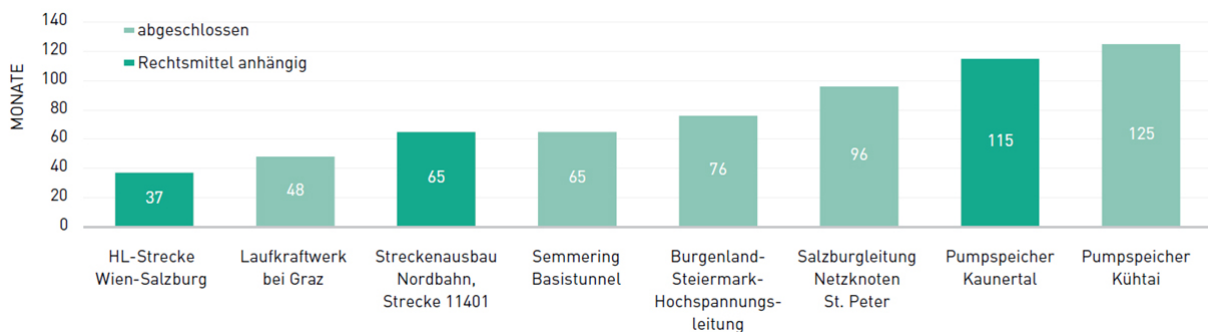
## 5.5. März 2023: Beschluss der Novelle im Nationalrat

Am 1. März 2023 wurde die Novelle vom Nationalrat und am 16. März 2023 vom Bundesrat beschlossen. Die Kundmachung erfolgte mit BGBl I Nr 26/2023 am 22. März 2023. Aufgrund eines legistischen Versehens wurde in der Inkrafttretensbestimmung des § 46 Abs 29 der Platzhalter beim vom Bundespräsidenten unterfertigten und vom Bundeskanzler gegengezeichneten Originalbeschluss nicht durch das korrekte Datum des Inkrafttretens ersetzt:

„Durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 26/2023 neu gefasste oder eingefügte Bestimmungen treten mit XX. Monat 20XX in Kraft.“

Hier liegt kein Zwischenfall zwischen dem Zustandekommen des Gesetzes und seiner Kundmachung im Bundesgesetzblatt auf. Auftretender Kundmachungsfehler iSd § 10 Bundesgesetz über das Bundesgesetzblatt 1985 (BGBlG 1985) vor, eine Druckfehlerberichtigung scheidet somit aus.

Art 9 B-VG und § 4 BGBlG 1985 normieren, dass Rechtsvorschriften, die im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden, nach Ablauf des Tages, an dem das Stück des Bundesgesetzblattes, das die



Kundmachung enthält, herausgegeben und versendet worden ist, in Kraft treten, sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist.

Dem beschlossenen und kundgemachten Gesetztext kann kein bestimmtes Inkrafttretensdatum entnommen werden. Demnach ist die Novelle am Tag nach der Kundmachung, somit am 23. März 2023, in Kraft getreten.

## 6. Die Notwendigkeit für schnellere Verfahren

Als das UVP-G im Jahre 1993 erlassen wurde, erhob es den Anspruch, im Rahmen eines einheitlichen und konzentrierten Genehmigungsverfahrens große Verfahren schnell und in sich inhaltlich widerspruchsfrei zu gestalten. In der Praxis konnte dies leider nicht eingelöst werden.

## 6.1. Verfahrensdauer

Vor allem die Dauer der UVP-Verfahren ist oftmals im Zentrum der Kritik. Nach den Daten des 8. UVP-Berichts betrug die mittlere Verfahrensdauer gerechnet als Median<sup>45</sup> für UVP-Genehmigungen ab öffentlicher Auflage der Unterlagen (dh ab Vollständigkeit der Unterlagen) bis zur Entscheidung 7,2 Monate, ab der Einbringung des Antrages bis zur Entscheidung aber 15,2 Monate.<sup>46</sup> Also alles in Ordnung?

Aufgrund der Ausweisung der durchschnittlichen Verfahrensdauer als Mediane anstatt des arithmetischen Mittelwerts werden insbesondere lange Genehmigungsverfahren nicht entsprechend abgebildet. Die oft jahrelange Vorbereitungszeit für die Antragstellung in einem UVP-Verfahren ist überhaupt in keiner Statistik dargestellt und auch die Dauer der Rechtsmittelverfahren wird in dieser Darstellung nicht berücksichtigt. Verzerrend wirkt auch die primär medial kommunizierte Verfahrensdauer ab öffentlicher Auflage der Unterlagen. Nach einer Erhebung der WKÖ, basierend auf den Daten der UBA-Datenbank, können aber bis zur rechtskräftigen Genehmigung eines UVP-pflichtigen Vorhabens tatsächlich auch fünf bis zehn Jahre ins Land (ab Antragstellung) ziehen.<sup>47</sup>

Abbildung 1: Tatsächliche UVP-Verfahrensdauern (Quelle: Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S. 8)

Nach eigenen Berechnungen der Wirtschaftskammer Wien dauern UVP-Verfahren in Österreich durchschnittlich 19 Monate bis zur Entscheidung der UVP-Behörde bzw 44 Monate bis zur Rechtskraft,<sup>48</sup> also beträchtlich länger, als im UVP-Bericht an den Nationalrat ausgewiesen. Diese Darstellung zeigt aber ein gänzlich anderes Bild und macht die Klagen der Projektwerber über die langen Verfahrensdauern verständlich.

Die eine Maßnahme zur Verkürzung der Verfahrensdauern wird es nicht geben. Hier ist an vielen kleinen Stellschrauben zu drehen und nachzujustieren, die im Folgenden dargestellt werden sollen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass das Verfahrensdauer-Monitoring für UVP-Verfahren wieder in vollem Umfang aufgenommen wird. Die Erhebung und Ausweisung der Verfahrensdauern bietet nicht nur Projektwerbern, sondern auch der Politik und den zuständigen Behörden eine wichtige Entscheidungsgrundlage und ermöglicht das Lernen von den Besten.

## 6.2. Verbesserungsvorschläge

Die Wirtschaftskammerorganisation hat bereits im Vorjahr ein umfangreiches Positionspapier erarbeitet und dem Klimaschutzministerium übermittelt, um die UVP-Verfahren und andere Großverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Mehrere der Vorschläge wurden im vorliegenden Novellierungsentwurf bzw. in der Regierungsvorlage übernommen, einige weitere hätte das Potenzial, Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, ohne die Rechte anderer zu beeinträchtigen oder die Qualität der Verfahrensergebnisse zu mindern.

## 6.3. Die Ressourcenfrage: Sachverständige und Behördenpersonal

Ein großes Thema, das sich auf allen Verfahrensebenen (Projekt vor Einreichung bei der UVP-Behörde und im Genehmigungsverfahren bei der UVP-Behörde sowie im Rechtsmittelverfahren) zeigt, sind die oftmals mangelnden personellen Ressourcen beim verfahrensleitenden Personal und den Amtssachverständigen, die als ein Hauptgrund für lange Verfahrensdauern identifiziert wurden.<sup>49</sup>

Rasche und effiziente Verfahren benötigen ausreichende und gut ausgebildete Sachverständige. In den letzten Jahren wurde einerseits in vielen Bereichen der behördeneigene Sachverständigendienst personell ausgedünnt, andererseits sind aber die Anforderungen - Zahl und Komplexität der Verfahren - gestiegen.

Um diese Schere wieder zu schließen müssen die entsprechenden Personalressourcen der UVP-Behörden in den Bundesländern sowie beim Bundesverwaltungsgericht aufgestockt werden. Für Spezialbereiche, wie etwa Umweltmedizin, Strahlenschutz, Toxikologie, Chemie oder Seveso-Betriebe, sollte auch die Schaffung länderübergreifender Sachverständigenpools angedacht werden. Hier müsste aber zunächst die erforderliche verfassungsrechtliche Grundlage für gemeinsame Einrichtungen der Bundesländer geschaffen werden.

Generell sollte angedacht werden, die zurzeit zu meist den einzelnen Fachabteilungen der Ämter der Landesregierung zugeteilten Amtssachverständigen in einer eigenen Landes-Dienststelle

zu bündeln. Damit könnten auch die derzeit leider immer wieder vorkommenden Doppelprüfungen vermieden werden.

Sinnvoll wäre es auch, in größeren Verfahren – wie es die UVP-Verfahren üblicherweise sind – aus dem Kreis der beteiligten Sachverständigen einen Hauptsachverständigen zu nominieren, der die Aufgabe übernimmt, die Sachverständigen zu koordinieren.

Die Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz empfiehlt weiters, eine Art „Musterhandbuch für harmonisierte Auflagenvorschläge für technische Maßnahmen“ aus den bereits vorhandenen Handbüchern und dem Wissen der Experten zu gestalten, um dadurch einen fundierten Wissenstransfer sicherzustellen und insbesondere die Methodik für komplexe Prüfberichte nachvollziehbar zu dokumentieren. Daraus abgeleitet könnten etwa vorhabenspezifische Standardmodule für gewisse Fachbereiche werden.<sup>50</sup>

Auf der Ebene der UVP-Verfahren sind effiziente und rasche Verfahren nur mit sehr gut ausgebildeten Behördenvertretern zu realisieren. Hier kommt der Aus- und Weiterbildung der verfahrensleitenden Behördenvertreter (aber auch der Amtssachverständigen) zentrale Bedeutung zu.

Wichtig wäre es auch, einen regelmäßigen und überregionalen Erfahrungsaustausch der beteiligten Personen zu ermöglichen.

Das in der Praxis oft bestehende gravierende Informationsgefälle zwischen der Behörde und dem Sachverständigen ist zu verringern, sodass die Behörde selbst in der Lage ist, das Gutachten inhaltlich nachzuvollziehen und damit zu würdigen oder auch die „richtigen“ Fragen an den Sachverständigen zu stellen.

Sinnvoll erscheint es auch, wenn es eine gewisse Spezialisierung der verfahrensleitenden Behördenvertreter auf bestimmte Anlagentypen gäbe: Dies würde es ermöglichen, dass der Verfahrensleiter Erfahrungswerte bzgl. spezieller Fragestellungen und deren Lösungsmöglichkeiten erwerben könnte und für diese Anlagentypen auch eine entsprechende technische Grundeinschulung (Was sind die wesentlichen Knackpunkte? Welche Lösungen haben sich in der Praxis bewährt?) bekommen könnte.

## 6.4. Weniger ist mehr: Ein UVP-Verfahren statt deren vier

Spricht man von „dem UVP-Verfahren“ meint man in Wirklichkeit vier Verfahrensarten:

- Das vollkonzentrierte ordentliche Verfahren mit einer umfangreichen Umweltverträglich-

keitsprüfung, einer Reihe von meist externen Behördengutachten und retardierenden Auflagepflichten der Zwischenschritte des Verfahrens. Es gilt für bestimmte Vorhaben der Abfall- und Energiewirtschaft sowie für die meisten Infrastrukturprojekte, ausgenommen Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) sowie Hochleistungseisenbahnstrecken.

- Das vollkonzentrierte vereinfachte Verfahren mit einer Zusammenfassenden Bewertung der Verfahrensergebnisse durch die Amtssachverständigen mit der öffentlichen Auflage der Einreichung und des Ergebnisses. Dieses Verfahren gilt für die meisten industriellen und gewerblichen Vorhaben.
- Das teilkonzentrierte ordentliche Verfahren für Bundesstraßen- und Hochleistungseisenbahnstrecken („Verfahren des 3. Abschnitts“). Hier werden die vom Bund zu vollziehenden Materien in einem „Leitverfahren“ beim BMK einschließlich der umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die landesrechtlichen Materien sowie die vom Land zu vollziehenden bundesrechtlichen Materien werden in separat nachfolgenden Verfahren abgewickelt.
- Das teilkonzentrierte vereinfachte Verfahren für Autobahnen und Hochleistungseisenbahnstrecken, ebenfalls im 3. Abschnitt des UVP-Gesetzes geregelt für „kleinere“ Vorhaben.

Anstelle dieses sachlich nicht zu rechtfertigenden Wildwuchses an Verfahrensregelungen, die zu Verzögerungen führen, weil ein und dieselbe Einwendung von Projektgegnern bei den teilkonzentrierten Verfahren (Vorhaben des 3. Abschnitts des UVP-Gesetzes) in jedem Teilverfahren wiederholt vorgebracht werden und in jedem Verfahren natürlich auch der volle Rechtsmittelzug zur Verfügung steht, sollte das bestehende vollkonzentrierte vereinfachte Verfahren für alle Vorhaben Anwendung finden. Ein strafes Verfahren vor einer Behörde, das spart viel Zeit und Kosten.

#### 6.5. Das Verhältnis SUP/UVP

Das bestehende Institut der Strategischen Umweltprüfung (SUP) muss besser mit der UVP verknüpft und deren Ergebnisse vermehrt genutzt werden. Nach dem Gesetzesvorschlag sind die Ergebnisse der SUP in der Umweltverträglichkeitserklärung und bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsergebnisses zu berücksichtigen. Die Ergebnisse einer SUP müssen aber im UVP-Verfahren bindend sein und dürfen nicht wieder in Frage gestellt werden. Bei UVP-Vorhaben, die im vereinfachten Verfahren zu genehmi-

gen sind, fehlt im vorliegenden Novellentext der Bezug zur SUP überhaupt und ist daher jedenfalls zu ergänzen.

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, dass die Ziele der Reduktion des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung unter anderem auch Gegenstand einer SUP sein können.

#### 6.6. Zur Vorhersehbarkeit von Entscheidungen

Sowohl unsere Verfassung als auch das Unionsrecht kennen ein Recht auf faire und zügige Verfahren. Entscheidungen der Behörde müssen vorhersehbar sein, wenn alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind, besteht ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Genehmigung.

Kontraproduktiv dazu ist jedoch die strenge, EU-rechtlich nicht erforderliche, Abweisungsregelung des § 17 Abs 5 UVP-Gesetz. Demnach ist bei einem Vorhaben, bei dem „unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, (...) der Antrag abzuweisen“. Zwar sind „im Rahmen dieser Abwägung (...) auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten“, doch ändert dies nichts an der Abweisung, so das Projekt „schwerwiegende Umweltbelastungen“ verursachen könnte.

Diese Regelung birgt die Gefahr in sich, dass am Ende eines langwierigen und kostspieligen UVP-Verfahrens, in dem die Anforderungen der unterschiedlichsten Materiengesetze – vom Abfall-, über das Luftreinhalte- und Wasserrecht bis hin zum Naturschutz - erfüllt werden konnten, die Genehmigung trotzdem aufgrund einer neuerlichen Interessenabwägung versagt wird!

Diese Regelung hatte in den Anfangszeiten des UVP-Gesetzes, in den 90-er Jahren des vorigen Jahrhunderts, noch eine gewisse Berechtigung: Man wollte sichergehen, dass relevante Umweltinteressen nicht unter den Tisch fallen. Diese Sorge ist aber heute nicht mehr berechtigt. Denn in der Zwischenzeit hat sich das Umweltrecht stark weiterentwickelt. Auch muss die Interessenabwägung in beide Richtungen gehen können, dh bei überwiegendem öffentlichen Interesse zB hinsichtlich der Versorgungssicherheit zu einer Genehmigung führen.

Verschärft wird dieses Problem durch die höchstgerichtliche Judikatur: Der Verwaltungsgerichts-

hof (VwGH) hat in seinem Erkenntnis zu „Kühtai“ die bis dahin selbstverständliche Regelung, dass eine aufgrund eines Materiengesetzes bereits durchgeführte Interessenabwägung eins zu eins in die UVP-Entscheidung einzufließen hat, in Abrede gestellt.<sup>51</sup>

Die Sichtweise des VwGH bedeutet, dass ein Vorhaben, dem zum Beispiel nach einem Naturschutzgesetz eines Landes ein überwiegendes öffentliches Interesse gegenüber dem Naturschutz bescheinigt worden ist, dennoch nicht genehmigt wird, da das positive Ergebnis der Interessenabwägung nach dem Materiengesetz nicht auf das UVP-Verfahren durchschlägt. Das führt aber die in den Materiengesetzen vorgesehene Interessenabwägung ad absurdum und beeinträchtigt enorm die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens.

Das Ergebnis von nach Materiengesetzen durchgeführten Interessenabwägungen muss aber auch für das UVP-Verfahren relevant sein.

## **7. Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen**

### **7.1. Transparenz**

Umweltschutzorganisationen fordern immer wieder Transparenz vom Projektwerber und den Behörden ein. Nicht nur im UVP-Recht, sondern auch im Anlagenrecht bei größeren, umweltrelevanten Projekten (sogenannte „IPPC-Anlagen“) werden ihnen umfangreiche Mitwirkungs- und Beschwerderechte bei wichtigen Investitionsentscheidungen eingeräumt. Daher ist es nur billig, auch von Umweltschutzorganisationen ein Mindestmaß an Transparenz zu fordern. Sie sollten daher verpflichtet werden, Großspenden und –aufträge offenzulegen, um nicht in den Verdacht geraten zu können, zB von Konkurrenzunternehmen oder ausländischen Gruppen instrumentalisiert zu werden. Kommt eine Umweltschutzorganisation dieser Offenlegungspflicht nicht nach, sollte sie ihre Anerkennung und damit ihre Parteistellung verlieren.

### **7.2. Parteistellung im vereinfachten Verfahren**

Entgegen dem Wortlaut des UVP-Gesetzes hat der VwGH den Bürgerinitiativen „aus unionsrechtlichen Gründen“ und unter Verweis auf die Aarhus-Konvention auch im vereinfachten Verfahren die volle Parteistellung zuerkannt, da die Bürgerinitiative ebenso wie die Umweltorganisationen zur betroffenen Öffentlichkeit im Sinne der Aarhus-Konvention sowie der UVP-Richtlinie zähle, sodass sie ein Recht darauf habe, als Partei am UVP-Verfahren beteiligt zu sein, egal ob es sich um ein vereinfachtes oder ein ordentliches Verfahren handelt.<sup>52</sup>

Die Argumentation des VwGH ist unserer Meinung nach juristisch nicht stichhaltig. Ob es geschützte Interessen gibt und festzulegen, wer diese wahrnehmen kann, ist Aufgabe der Gesetzgebung. Die oftmals auftretende Vermischung der Aufgaben von Rechtssetzung (Legislative) und Rechtsschutz (Justiz) ist problematisch und würde a la longue zu demokratiepolitisch nicht erwünschtem Richterrecht führen. Daher sollte unseres Erachtens durch eine Neuformulierung im UVP-Gesetz das Primat der Gesetzgebung wieder hergestellt und gestärkt werden.

### **7.3. Sachgerechte Regelungen für Bürgerinitiativen**

Europaweit zeichnet nur der österreichische Gesetzgeber Bürgerinitiativen mit einer Parteistellung und damit Beschwerderechten in äußerst komplexen UVP-Genehmigungsverfahren aus. Während der Verfassungsgerichtshof (VfGH) über die Bürgerinitiative als „einem Kollektivgebilde mit minimalem Organisationsgrad“ spricht und eine sehr strenge Auslegung der Anforderungen zur Bildung einer Bürgerinitiative fordert<sup>53</sup>, räumt der VwGH ebendieses Rechte ein, die ihnen nach dem Buchstaben des (UVP-)Gesetzes gar nicht zukommen: sich auf die Aarhus-Konvention stützend korrigiert er den Gesetzgeber und räumt den Bürgerinitiativen auch im vereinfachten Verfahren die volle Parteistellung ein.<sup>54</sup>

Viele Bürgerinitiativen sind jahrelang an Genehmigungs- und folgenden Rechtsmittelverfahren beteiligt, ohne dass klar ist, ob die Mehrzahl der vertretenen Bürgerinnen und Bürger überhaupt noch dahinter steht. Nach der geltenden Rechtslage muss sich der Initiator der Bürgerinitiative nie mehr mit seinen Mitgliedern abstimmen. Das widerspricht dem körperschaftlichen Charakter der Bürgerinitiative als Personenverband und ist nicht sachgerecht.

Überlegenswert wäre daher eine Regelung, die eine demokratische Legitimation von Bürgerinitiativen gewährleistet. So sollte das Einbringen einer Beschwerde durch eine Bürgerinitiative gegen einen Genehmigungsbescheid nur dann zulässig sein, wenn diese von mindestens der einfachen Mehrheit der in der Liste eingetragenen Unterstützer der Bürgerinitiative unterschrieben ist.

Aber auch die Regelungen zur Bildung einer Bürgerinitiative erscheinen demokratiepolitisch unzureichend zu sein: Derzeit werden die Unterschriften für eine Bürgerinitiative in der Praxis „von Haustür zu Haustür“ vom Initiator gesammelt. Dieser überzeugt die Nachbarn davon, dass man das Projekt ablehnen muss und das sehr oft,



ohne ausreichende Informationen darüber anzubieten. Das ist nicht mehr zeitgemäß und auch nicht sachgerecht. Wir regen daher an, dass sich eine Bürgerinitiative nur mit Unterschriften von Nachbarn bilden kann, die diese vor einem Notar erstatten oder zumindest am Gemeindeamt abgeben. Dazu sollten sie eine sachlich ausgewogene schriftliche Information über die Eckdaten des Vorhabens erhalten, um sich eine eigene, unbeeinflusste Meinung bilden zu können.

Zur Verfahrensbeschleunigung beitragen würde es auch, wenn Bürgerinitiativen nur die in den Materiengesetzen vorgesehenen Nachbarrechte geltend machen dürften, also nur Interessen an Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentum und nicht, wie derzeit oft praktiziert, darüberhinausgehende.

Rechtspolitisch fragwürdig ist, dass sich am Verfahren nur Bürgerinitiativen beteiligen können, die gegen das Vorhaben sind, weil nur diese "Einwendungen" gegen das Vorhaben erheben können. In der Praxis bilden sich vielfach auch Bürgerinitiativen, die für ein Vorhaben eintreten (zB für eine Umfahrung der überlasteten Ortsdurchfahrt, damit künftig gesundheitsrelevante Grenzwerte eingehalten werden können). Es ist für solche Bürgerinitiativen schwer verständlich, dass sie vom Verfahren ausgeschlossen bleiben, während sich Vorhabensgegner am Verfahren beteiligen dürfen. Dies erscheint auch verfassungsrechtlich bedenklich (Sachlichkeitsgebot). Als faires Gegengewicht sollte daher auch die Bildung einer Pro-Bürgerinitiative möglich sein.

## 8. Weitere Aspekte

### 8.1. Kumulierungsprüfung - Praxisgerechte Vereinfachung

Ausgesprochen viel Zeit bleibt bei den regelmäßig extrem zähen Auseinandersetzungen über die kumulativen Umweltauswirkungen mehrerer Projekte auf der Strecke. Diese Prüfung betrifft auch kleinere Vorhaben (unterhalb der UVP-Schwelle) und entscheidet darüber, ob für ein Vorhaben eine UVP nötig ist oder nicht. Dabei werden derzeit in der Vollzugspraxis sämtliche Vorhaben (anderer Projektwerber) in Projektnähe ohne jede zeitliche Grenze, somit ad infinitum zurückgehend, erfasst.

Auch UVP-Behörden beklagen diesen hohen Prüfaufwand. Die letzte Novelle des UVP-Gesetzes im Jahr 2018 brachte dazu nur punktuelle Lösungen im Anhang 1, in dem bei einzelnen Vorhabentypen „Bagatellschwellen“ für die Kumulierungsregelung eingebracht wurden. Das reicht aber nicht aus.

Es braucht eine generelle, für alle Vorhaben geltende Vereinfachung der Kumulierungsregelung im Gesetz anstelle von unzureichenden partiellen Lösungen im Anhang. Aus unserer Sicht bietet sich die entsprechende Regelung des deutschen UVP-Gesetzes (§ 10 Abs 4) an:

„Kumulierende Vorhaben liegen vor, wenn mehrere Vorhaben derselben Art von einem oder mehreren Vorhabenträgern durchgeführt werden und in einem engen Zusammenhang stehen. Ein enger Zusammenhang liegt vor, wenn

1. sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneidet und
2. die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen sind.

Technische und sonstige Anlagen müssen zusätzlich mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sein.“

### 8.2. Modernisierung der Kundmachungsregelungen

Zurzeit hat die UVP-Behörde das Vorhaben zum einen auf der Internetseite der Behörde kundzumachen, zum anderen zusätzlich in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung. Das ist äußerst kostenintensiv. Wegen der Beauftragung des Inserates durch die Behörde, kann der Projektwerber derzeit nicht einmal den Vorsteuerabzug geltend machen.

Aufgrund der Reichweite und Verbreitung des Internets sollte die Kundmachung des Vorhabens in diesem Medium sowie auf der Amtstafel der Behörde ausreichen. Dementsprechend anzupassen wären die geltenden Regelungen für Großverfahren, die aber bereits ab 51 statt wie bisher ab 100 Personen und bei UVP-Verfahren immer gelten sollten.

Nicht mehr zeitgemäß ist auch die Ungleichbehandlung elektronischer Anbringen im digitalen Zeitalter: Das „Postlaufprivileg“ sieht vor, dass es für die Einhaltung der Frist genügt, wenn eine Eingabe an eine Behörde am letzten Tag der Frist bei der Post aufgegeben wird und diese daher im Normalfall nicht an diesem Tag während der Amtsstunden bei der Behörde einlangt. Elektronische Anbringen oder Anbringen per Fax sollten daher jedenfalls auch noch am letzten Tag der Frist außerhalb der Amtsstunden zeitgerecht eingebracht werden können.

Anachronistisch erscheint auch die „Ediktalsperre“ von 15. Juli bis 25. August jeden Jahres. Durch deren Streichung und die Verkürzung von

Fristen (Ediktalfrist für schriftliche Einwendungen von „mindestens“ 6 Wochen auf 4 Wochen; für Zustellung aller Schriftstücke durch Edikt Auflagefrist von 8 auf 4 Wochen; Zustellwirkung bei Edikt an dem der Kundmachung folgenden Tag) könnten viele Verfahren erheblich beschleunigt werden.

Auch sollte das Vorweg-Stellungnahmerecht der Gemeinden und Umweltanwälte zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) des Projektwerbers entfallen. Diese Stellen erhalten die UVE „unverzüglich“ und damit bereits vor der öffentlichen Auflage und vor Verbesserung der UVE entsprechend der Verbesserungsaufträge der Behörde.

Dafür fehlen jedwede sachliche Rechtfertigung sowie eine unionsrechtliche Vorgabe. Dieses nur einigen Parteien erteilte Vorweg-Stellungnahmerecht ist zu streichen, da es in diesem frühen Stadium vor einem etwaigen Verbesserungsauftrag noch keinen Sinn hat und nur zu Missverständnissen und Verzögerungen führt.

### 8.3. Vorhaben der Energiewende

Die geplanten Vereinfachungen für diese Projekte – auch „Fast Track“ genannt – sind an sich begrüßenswert, reichen aber nicht aus, um die österreichischen Energie- und Klimaziele zu erreichen. Neben den im Entwurf genannten Vorhaben sind weitere Projekte dafür relevant. Dementsprechend sollte die Definition erweitert werden.

Gänzlich außer Acht gelassen wird von der Novelle die Versorgung mit alternativen Treibstoffen (insbesondere Wasserstoff). Dementsprechend ist der Anwendungsbereich der Begriffsbestimmung des § 2 Abs 7 zu erweitern und sollte auch Wasserstoff und dessen Verteilungsmöglichkeiten (zB Wasserstofftankstellen) umfassen. Weiters regen wir an, die Erläuterungen außerdem auch um Anlagen zur Herstellung von Biotreibstoffen (Anhang 1 Z 56 UVP-G) zu ergänzen.

Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung des produzierenden Sektors für die Energiewende. Energieumstellungen der Produktionsprozesse von Industrieunternehmen müssten daher ebenso privilegiert werden. Für kurzfristige Anpassungen, vor allem die Umstellung der Energieversorgungsträger, ist aber eine separate rechtliche Grundlage nötig. Hier liegt der Vorschlag der Wirtschaftskammer für ein zeitlich befristetes Bundesverfassungsgesetz vor, das den Betrieben Rechtssicherheit in der Krise bringen soll.

### 8.4. Festlegung der Schwellenwerte

Die Schwellenwerte für die UVP-Pflicht von Industrie- und Gewerbegebieten einerseits und

Logistikzentren andererseits sollten einheitlich mit 25 ha festgesetzt werden (in schutzwürdigen Gebieten mit 10 ha).

Die geplante Grenzwertunterscheidung zwischen Logistikzentren mit 10 ha (bzw. 5 ha) und Industrie- bzw. Gewerbegebieten mit 25 ha (bzw. 10 ha) kann problematisch sein, da der Übergang zwischen Industriegebieten, Gewerbegebieten und Logistikimmobilien oft fließend ist. Auch kommt es in der Praxis immer wieder vor, dass bestehende Immobilien eine – manchmal auch „schleichende“ – Nutzungsänderung erfahren und so eine ursprüngliche Gewerbe- bzw. Industrieimmobilie dann als Logistikimmobilie genutzt wird.

## 9. Zusammenfassung

Das österreichische Verfahrensrecht im Allgemeinen und das Anlagenverfahrensrecht im Besonderen sind in die Jahre gekommen. Bei seiner Einführung weltweit als modern und vorbildlich gelobt, entspricht es heute den Anforderungen insbesondere auch hinsichtlich des rasenden Fortschrittes im Bereich der Digitalisierung, nicht mehr.

Auch ist es durch Sonderregelungen in den verschiedenen Materiengesetzen, die unterschiedliche Bestimmungen für die Parteistellung, die Kundmachung und das Verfahren als solches vorsehen, unübersichtlich und in sich oftmals widersprüchlich geworden.

Aus der Sicht der Wirtschaft sollte daher das Verfahrensrecht für Anlagengenehmigungen in einem eigenen Abschnitt des AVG zusammengefasst werden und die entsprechenden Sonderverfahrensrechte in den Materiengesetzen entfallen.

Das geltende UVP-Gesetz benötigt dringend eine Überholung: Unbestritten ist, dass die Genehmigungsverfahren einfacher und rascher werden müssen. Dabei dürfen aber Nachbarrechte und der nötige Schutz der Umwelt nicht unberücksichtigt bleiben.

Der vorliegende Vorschlag einer UVP-Novelle 2022 des BMK „geht in die richtige Richtung“. Viele Vorschläge der Wirtschaft, aber auch von Behördenvertretern, wurden aufgenommen. Positiv herauszuheben sind insbesondere:

- Vorbringen der Parteien sind innerhalb der von der Behörde gesetzten Fristen zu übermitteln, nach Fristablauf sind sie nicht zu berücksichtigen
- Präklusionsregeln für Großverfahren gelten künftig in jedem UVP-Verfahren: Wer nicht

zeitgerecht innerhalb der Auflagefrist des Vorhabens Einwendungen erhebt, verliert seine Parteistellung

- Im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht können neue Beschwerdegründe nicht „nachgeschoben“ werden
- Der Stand der Technik wird mit Verfahrensbeginn „eingefroren“
- Abstellen auf ein realistisches Szenario anstelle einer Worst-Case-Betrachtung erspart überbordende Auflagen.

Einige der Vorschläge im ursprünglichen Begutachtungsentwurf der UVP-Gesetz-Novelle, wie vor allem das neue Genehmigungskriterium Flächenverbrauch, aber auch das besonders herausgestrichene Kriterium Treibhausgase, wären äußerst problematisch gewesen. Aufgrund ihrer inhaltlichen Unbestimmtheit hätten diese wohl zu erheblichen Verzögerungen und zur Verteuerung von UVP-Verfahren geführt, in vielen Fällen wahrscheinlich auch zu einer Versagung einer Genehmigung.

Zu betonen ist, dass in der nun vorliegenden Novelle viele Verbesserungen erreicht werden konnten, die für alle UVP-Vorhaben (nicht nur Energiewendevorhaben) gelten werden, sodass viele von einer deutlichen Erleichterung und Beschleunigung des UVP-Verfahrens profitieren werden. Schnelle und effiziente Verfahren sind für den Wirtschaftsstandort Österreich von besonderer Bedeutung.

Die Wirtschaft hat ein umfangreiches Paket an Beschleunigungsmaßnahmen für UVP- und andere Großverfahren ausgearbeitet und der Politik vorgelegt. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sollten derartige Vorschläge ernsthaft und ohne „ideologische Brille“ geprüft werden.

#### Literaturverweise:

1. BGBl. I Nr. 26/2023, vom 22.3.2023.
2. Vgl. EB zur RV 269 der Beilagen XVIII. GP, S. 14.
3. z.B. Davy, ÖJZ 1985, 513; US 04. 01. 2005, 9B/2004/8-53 Saalfelden; US 03. 08. 2000, 3/1999/5-109 Zistersdorf.
4. BGBl Nr 274/1925
5. Walter/Mayer: Grundriss des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechts<sup>7</sup> (1999), Rz 19 f
6. Walter/Mayer: Grundriss, Rz 21
7. BGBl Nr 1/1920

8. Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen – EGVG, BGBl Nr 273/1925; Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz – AVG, GBl Nr 274/1925; Verwaltungsstrafgesetz – VStG, BGBl Nr 275/1925; Verwaltungsvollstreckungsgesetz – VVG, BGBl Nr 276/1925.

9. BGBl Nr 274/1925

10. Adamovich/Funk/Holzinger/Frank: Österreichisches Staatsrecht, Band 4: Allgemeine Lehren des Verwaltungsrechts (2009), S 311

11. BGBl Nr 392/1929

12. BGBl Nr 444/1974

13. EB zur RV, 182 der Beilagen XIII. GP, S 16

14. Walter/Mayer: Grundriss des österr Bundesverfassungsrechts<sup>5</sup> (1985), S 86

15. Walter/Mayer: Grundriss Verwaltungsverfahrensrecht, Rz 29

16. Walter/Mayer: Grundriss Bundesverfassungsrecht, S 89

17. vgl. Dietmar Pauger: Umweltverträglichkeitsprüfung und ihre Einbindung in das bestehende Rechtssystem, ÖJZ 1984, 505

18. Wikipedia: Umweltverträglichkeitsprüfung: <https://de.wikipedia.org/wiki/Umweltvertr%C3%A4glichkeitspr%C3%BCfung>

19. Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) idGF

20. Vgl. § 4 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G), BGBl 2021 I S 540 idF BGBl 2023 I Nr. 6.

21. Auf gesamtstaatlicher Ebene regelt das UVP-Gesetz (2. Teil des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr 152 idGF) die allgemeinen Grundsätze der Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) für Pläne und Programme sowie der UVP für Vorhaben. Art 7 verteilt die Zuständigkeiten zwischen Gesamtstaat und Regionen bzw Provinzen. Detailliertere Regelungen finden sich in den UVP-Gesetzen der Regionen und der autonomen Provinzen.

22. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I Nr 80/2018

23. Wendl, Sonderbestimmungen für UVP-pflichtige Anlagen, in Stolzlechner/Wendl/Bergtha-

- ler (Hsg): Die gewerbliche Betriebsanlage3 (2008), Rz 322
- 24.BGBl I Nr 89/2000
- 25.BMLFUW: Rundschreiben UVP-G 2000, S 9: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:2e7c33d8-6f84-417d-ac0b-904b28bac612/Rundschreiben\\_2015\\_zum\\_UVP\\_G.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:2e7c33d8-6f84-417d-ac0b-904b28bac612/Rundschreiben_2015_zum_UVP_G.pdf)
- 26.BGBl I Nr 153/2004
- 27.BGBl I Nr 87/2009
- 28.BGBl I Nr 80/2018
- 29.BGBl I Nr 63/1997
- 30.EB zur RV, 772 der Beilagen XXI. GP, S 61
- 31.Niederhuber/Schwarzer, Sonderverfahrensrecht für Projektgenehmigungen – wie frei ist der Gesetzgeber?, ÖZW 2020, S 4 f
- 32.Niederhuber/Schwarzer, Sonderverfahrensrecht, S 7
- 33.EB zur RV, S 14
- 34.Europäische Kommission: Vertragsverletzungsverfahren:
- 35.<https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/applying-eu-law/infringement-procedure#:~:text=Nach%20den%20EU%20Vertr%C3%A4gen%20kann, die%20Zahlung%20von%20Strafgeldern%20anordnet.>
- 36.BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S. 13 f: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht\\_UA\\_v2.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht_UA_v2.pdf)
- 37.BMDW: [https://www.ots.at/presseaus-sendung/OTS\\_20191023\\_OTSO103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel](https://www.ots.at/presseaus-sendung/OTS_20191023_OTSO103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel)
- 38.BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S. 15: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht\\_UA\\_v2.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht_UA_v2.pdf)
- 39.Bundesregierung: Aus Verantwortung für Österreich: Regierungsprogramm 2020-2024, S. 105: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>
- 40.BMDW: [https://www.ots.at/presseaus-sendung/OTS\\_20191023\\_OTSO103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel](https://www.ots.at/presseaus-sendung/OTS_20191023_OTSO103/bmdw-standortentwicklungsgesetz-mit-geltendem-unionsrecht-kompatibel)
- 41.Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S 4
- 42.Tiroler Tageszeitung: <https://www.tt.com/artikel/30813024/experten-uvp-verfahren-konnten-effizienter-gestaltet-werden>
- 43.Kleine Zeitung: [https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6152013/Bei-Erneuerbarer-Energie\\_Energieministerin-Gewessler-will-Laender](https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6152013/Bei-Erneuerbarer-Energie_Energieministerin-Gewessler-will-Laender)
- 44.ORF online: <https://orf.at/stories/3247682/>
- 45.Salzburger Nachrichten: <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/im-februar-kommenvorschlaege-fuer-schnellere-uvp-verfahren-116340400>
- 46.Der Median oder Zentralwert ist ein Mittelwert in der Statistik und ein Lageparameter. Er teilt den Datensatz in zwei Hälften (dh in jene größer und jene kleiner als der Medianwert).
- 47.BMK: 8. UVP-Bericht an den Nationalrat, S 36: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht\\_UA\\_v2.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:aa79b30c-6e93-48b0-8f74-8ce5e768a078/UVP8-Bericht_UA_v2.pdf)
- 48.Öko+ Fachmagazin für Ökonomie + Ökologie, 1/2022, S 8
- 49.eigene Berechnungen WKW des arithmetischen Mittels aller UVP-Verfahren, basierend auf den Daten der UVP-Datenbank
- 50.BMK: Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz, S 9
- 51.BMK: Bericht der Arbeitsgruppe UVP-Verfahrenseffizienz, S 11 ff
- 52.VwGH, Erkenntnisse vom 22.11.2018, Ro 2017/07/0033 bis 0036
- 53.VwGH, Erkenntnis vom 27.09.2018, Ro 2015/06/0008
- 54.VfGH, Erkenntnis vom 14.12.2006, V 14/06
- 55.VwGH, Erkenntnis vom 27.09.2018, Ro 2015/06/0008

# Alternative zum Lobautunnel

## Stellungnahme zum Leserbrief von Dipl.-Ing. Ernst Lung in Heft 3-4/2022 der ÖZV

Karl FROHNER

Mein Vorschlag einer Alternative zum Lobautunnel im Heft 2/2022 der ÖZV hat einen Leserbrief seitens des Herrn Dipl.-Ing. Ernst Lung ausgelöst, zu dem ich gerne Stellung nehme. Eine verkehrswissenschaftliche Zeitschrift soll doch eine Plattform für die ernsthafte Diskussion von Verkehrsproblemen sein!

Die Feststellung, dass der Donau - Oder - Kanal in der Lobau eine Badeidylle wäre, kann ich bestätigen, bin ich doch seinerzeit als Student der Hochschule für Welthandel in den 1950er Jahren dort nicht nur gerne schwimmen gewesen, sondern habe dort auch etwa Spanisch-Vokabel oder dergleichen gelernt, tatsächlich eine Idylle. Inzwischen ist das Bild etwas zu relativieren: Heute geht etwa 1 km östlich, die Einflugschneise der 2. Landepiste des Flughafens Wien Schwechat über die Lobau, die Flugzeuge müssen in etwa 2 - 3 km Entfernung auf dieser Piste aufsetzen und fliegen schon sehr tief. Der Lärm ist also erheblich, steigert sich bei der Annäherung der Flugzeuge und reißt danach rasch ab (Dopplereffekt). Dichter Flugverkehr, etwa am späteren Nachmittag oder bei entsprechenden Windverhältnissen verstärkt den Effekt noch. Allerdings gibt es doch noch bessere Natur - Badeplätze in der Lobau, beispielsweise bei der Panozza-Lacke nächst der Abzweigung der Anschlussbahn zur Raffinerie Lobau (heute Schmiermittelwerk von Lukoil) von der Hafensbahn oder auf der Donau - Insel nächst der Steinspornbrücke, wo man die Rummelplätze am Nordufer des Entlastungsgerinnes Richtung Südufer verlassen kann und einsamere Strände erreicht.

Wieweit die Bade- und Wochenendhaus - Ansiedlung am Kanal 2 in Gr. Enzersdorf durch eine Autobahntrasse tangiert würde, ist abhängig von der detaillierten Trassenführung, die wieder von der Anbindung der Bundesstraße 3 abhängt, was in meinem Vorschlag erwähnt worden ist. Allerdings ist klar, dass jede Trassenführung eine Gegnerschaft auslösen würde, selbst wenn man auch nur den Brutplatz eines seltenen Vogels als Hindernis entdeckt oder Schlafplätze von Fledermäusen.

Dipl.-Ing. Lung hat ferner recht, wenn er meint, dass kennzeichnende praktische Beispiele, wie die Probleme der Tiefkühl Logistik Gesellschaft (TKL) hinsichtlich der zeitpräzisen Zustellung tiefgekühlter Lebensmittel angesichts des täglichen Staus auf der Südost-Tangente eher zu Lösungsansätzen führt als rein abstrakte Betrachtungen.

Er meint, dass für die fraglichen Tiefkühltransporte der Stau auf der Tangente zu umgehen wäre durch eine Verlagerung der betreffenden Transporte zwischen Stadlau und Laxenburg, beides Standorte der TKL, auf die Bahn. Dabei muss man die Donau über die Ostbahnbrücke überqueren. Auch dazu merkt Dipl.-Ing. Lung bereits an, dass die Ostbahnbrücke viergleisig auszubauen wäre. Das ist tatsächlich ein bekanntes Ausbau - Erfordernis, vor allem, wenn man bedenkt, dass die eben in Fertigstellung begriffene Elektrifizierung samt Wiederherstellung einer zweigleisigen Strecke des Marchegger Astes der Ostbahn (bis 1926 war die Strecke bereits zweigleisig) zu einer Verdichtung des Verkehrs in das Pressburger Stadtzentrum führen soll samt einer Intensivierung des Schnellbahnverkehrs nach Marchegg, dann wird es wohl weiter eng werden auf der Ostbahnbrücke. Ein Transfer von Tiefkühlprodukten, die versandfertig kommissioniert sein müssen, ist wohl äußerst zeitsensibel und es ist eher schwer vorstellbar, dass dieser tägliche Bahn - Sondertransport einen steten zeitlichen Vorrang beim Passieren der überlasteten Ostbahnbrücke zuerkannt erhalten wird vor dem Personenfernverkehr auf Nord- und Ostbahn sowie dem Schnellbahnverkehr.

Dazu hat der Vorstandsdirektor von Gebrüder Weiss, Jürgen Bauer, bei einer Tagung der Gesellschaft für Straßenverkehr und Verkehrspolitik im Oktober 2022 zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wörtlich ausgeführt: „Der größte Konkurrent des Schienengüterverkehrs ist auch nicht die Straße, sondern der Schienenpersonenverkehr, da die interessanten Fahrplantrassen dem Personenverkehr gehören“. Gebrüder Weiss als Großspediteur gilt als durchaus bahnorientiert. Der Rahmenplan der ÖBB für die Infrastrukturinvestitionen 2022 bis 2027 sieht eine viergleisige Ostbahnbrücke nicht vor und ebenso wenig kommt eine solche im Perspektivplan bis 2035 vor. Auch einen konkreten Planungsauftrag gibt es, soweit bekannt, nicht. Wenn also die viergleisige Ostbahnbrücke für absolut zeitpräzise Tiefkühltransporte Stadlau - Laxenburg nötig ist, kann man solche in absehbarer Zeit offenbar gar nicht durchführen.

Trotzdem soll der Vorschlag von Dipl.-Ing. Lung etwas näher betrachtet werden. Tiefkühltransporte sind bei einer Transporttemperatur von - 20° C durchzuführen. Das Ladegut kommt aus dem Kühlhaus mit - 25° C oder etwas tiefer, verliert bereits etwas vom Kälteverrat beim Kom-

missionieren (= Zusammenstellen der Lieferpartien) und danach auch bei der Verladung. Während des Transports müssen die  $-20^{\circ}\text{C}$  eingehalten werden, was jedenfalls eine leistungsfähige Isolierung der Transportgefäße zur Voraussetzung hat und eine aktive Kühlung während des Transports erfordert, also nach heutigem Standard ein maschinelles Kühlaggregat. Bei der Verwendung von Kleincontainern erhebt sich die Frage nach der Energieversorgung der maschinellen Kühlung. Auch eine automatisierte Be- und Entladung vor und nach dem Bahntransport, wie das vorgeschlagen wird, erfordert Rollenbahnen für diese Kleincontainer, wo diese der Reihe nach automatisch bewegt werden. Dazu braucht man relativ viel Platz, der kaum vorhanden ist. Schließlich besitzt das Zentralkühlhaus der TKL, obwohl der Nordzweig der Ostbahn am Firmengelände in der Hermann-Gebauer-Straße, Wien XXII, vorbeiführt, keinen Gleisanschluss. Es muss also eine Überfuhr zur Bahn durchgeführt werden.

Der Bahnhof Stadlau scheidet als Verladebahnhof sicher aus, weil dieser durch den Ölverkehr über die Hafenbahn Lobau hoch belastet ist, ein Zustand, welcher sich noch verschärft, weil die OMV bei ihren drei Raffinerien in Schwechat, Burghausen/Bayern und Petrobras/Rumänien eine Produktionsaufteilung vorgenommen hat, und jeweils die anderen Standorte mit dort nicht produzierten Produkten per Kesselwagen - Ganzzug beliefert. Für Schwechat erfolgt sicherlich der größte Teil dieser Zu- und Ablieferungen über das Zentraltanklager Lobau und einer entsprechenden Inanspruchnahme des Bahnhofs Stadlau. Allerdings findet sich in unmittelbarer Nähe zur TKL sicherlich eine taugliche VerladeLösung, beispielsweise am (ehemaligen) Seuchenbahnhof Süssenbrunn. Die Frage der Umschlagsmethode bleibt wohl in dieser Erörterung offen, so bedeutsam sie allerdings ist! Eine teure Kranlösung wird eher nicht in Frage kommen können, vielleicht aber das Mobiler-System.

Am besten aber würde es sein, ein solches Problem samt der Schaffung geeigneter Container zur Lösung der Innofreight Solutions GmbH in Bruck a. d. Mur zu überlassen. Innofreight hat viele überzeugende Lösungen erarbeitet, vor allem bei Transporten von Rundholz, Holzschnitzel, Eisenerz und Hochofenzuschlagstoffen, Gips, Getreide, Papier und einiges mehr. In allen Fällen ist der Bahntransport, die Waggons und die Transportgefäße, der Umschlag und der Vorlauf oder Nachlauf auf der Straße gelöst worden. Schließlich gibt es die Entlade- bzw. Umladeprobleme im Zielbereich des Bahntransports, im Bereich Laxenburg, wo man aber eine eigene, örtlich neue Transshipmentlösung wird finden müssen.

Neben den vielfältigen technischen und operativen Problemen des Vorschlags von Dipl.-Ing. Lung darf man aber die Kosten nicht vergessen, welche da entstehen würden. Es ist wohl so, dass diese Kosten, auch wenn es für Investitionen Förderungen geben sollte, mit Sicherheit ganz deutlich die Zusatzkosten übersteigen würden, die der TKL durch den täglichen Stau auf der Südost-Tangente jetzt entstehen, so ärgerlich und belastend das alles ist, vor allem aber, wo ein Lückenschluss der S 1 zwischen Süssenbrunn und Schwechat diese Kosten samt der staubedingten Umweltbelastung in absehbarer Zeit auf Dauer beseitigen könnte.

Abschließend muss ich noch den möglichen Eindruck beseitigen, diese Stellungnahme erfolge aus einer Gegnerschaft zur Eisenbahn. Dazu zwei Feststellungen aus meiner, allerdings schon beträchtliche Zeit zurückliegenden, Praxis im Bereich der seinerzeitigen Österreichischen Unilever:

Tiefkühltransporte auf der Eisenbahn sind durchaus möglich. Wir haben seinerzeit maschinell gekühlte, schwer isolierte Waggons der Interfrigo benützt, diese eingesetzt für den Import von Tiefkühlfisch aus Bremerhaven nach Raasdorf/Groß Enzersdorf, ausgehend dieselben Waggons beladen mit Tiefkühlerzeugnissen des Eskimo/Iglo Werkes Gr. Enzersdorf und nach Innsbruck/Westbahnhof in das dortige Verteilerkühlhaus transportiert und die Waggons danach leer nach Bremerhaven zurückgesandt. Ein derartiger Rundlauf hat genau eine Woche gedauert, der Transport Bremerhaven - Raasdorf erfolgte übers Wochenende, wo das LKW-Fahrverbot herrscht. Jahrelang hat das gut geklappt! Auch innerösterreichisch sind solche Transporte durchgeführt worden.

Im Großkühlhaus der Eskimo Iglo in Siggerwiesen nördlich von Salzburg mit Gleisanschluss seitens der Salzburger Lokalbahn wurden fertige einzelne Lieferpartien an Endkunden in Vorarlberg samt den betreffenden Fakturen in Rollbehälter gepackt, diese in Kühlwaggons der Interfrigo verladen und über Nacht per Bahn nach Klaus in Vorarlberg transportiert. Am Morgen wurden die Rollbehälter per Rampe in Kühl-LKW umgeladen und zu den Endkunden, also gewöhnliche Einzelhandelsgeschäfte, Hotels oder Großküchen, zugestellt. Auch das hat geklappt und bei einer Sperre des Arlbergpasses im Winter hat uns das nicht tangiert (Damals gab es den Arlberg-Sträßentunnel noch nicht).

Weiters möchte ich auch ein Beispiel bringen, dass Bahntransporte über kurze Distanzen, entgegen der herrschenden Meinung, durchaus sinnvoll sein können. Vom Waschmittelwerk der

Österreichischen Unilever in Wien-Simmering mit Gleisanschluss zum Bahnhof Erdbergerlände waren beträchtliche Mengen an den Großkunden Billa nach Wr. Neudorf, also über eine kurze Distanz, zu liefern. Auch dort existiert ein Gleisanschluss. Im Waschmittelwerk hat es notorische Verladespitzen beim vorherrschenden LKW - Versand gegeben, insbesondere am Nachmittag mit den üblichen Folgen, wie drängende Fahrer, schlampiger Palettentausch etc. In der schwächeren Verladezeit vormittags konnte man mühelos Waggons beladen und so den Nachmittag etwas entlasten. Umgekehrt hatte Billa in Wr. Neudorf das reziproke Problem beim Wareneingang (ungeduldige Fahrer, knappe Rampenlängen). Der Bahnempfang war damit nicht unangenehm. Allerdings war die Anschlussbahn bei Billa in Wr. Neudorf für den dortigen Umschlag etwas überlastet.

Die Logistikleute setzten sich zusammen und eine Lösung wurde gefunden. Billa benötigte Leerwaggons für den Versand von Wr. Neudorf nach Kärnten. Der jeweilige Waggonbedarf bei Billa wurde mit der Billabestellung bei Unilever koordiniert. Unilever bestellte die nötigen Waggons, die Billa dann verwenden konnte. Am nächsten Vormittag wurden diese Waggons in Simmering mit Waschmitteln beladen, wurden am übernächsten Tag bei Billa in Wr. Neudorf vormittags entladen und gleich mit der Ware für Kärnten wieder beladen. Da Waschmittel auf Pa-

letten in der Regel keine besondere Behandlung erfordern (Temperatur, Verderblichkeit), ist so eine Abwicklung, die etwas zeitaufwendiger ist, akzeptabel. Dieselbe Liefermethode, auch über wesentlich weitere Strecken, war bei anderen Großkunden nicht durchzubringen, weil alle Versuche über die jeweiligen Einkaufsdirektoren unweigerlich in unververtretbare Rabattforderungen mündeten. Der damalige Logistik Direktor bei Billa, Josef Müller, war durchsetzungsstark genug.

Abschließend sei nochmals, wie beim Vorschlag einer Alternative zum Lobautunnel im Heft 2 der ÖZV als erforderlich genannt, die Aufforderung an das Ministerium gerichtet, das gleichermaßen für Verkehr, wie für die Umwelt zuständig ist, nämlich auf Basis der amtlichen Unterlagen, die aus Gründen des Datenschutzes privat nicht zugänglich sind, die Umweltbelastung durch den permanenten Stau auf der Südost-Tangente zu ermitteln (Treibstoffmeherverbrauch und Emissionen) und auch zu publizieren. Weiters sind die volkswirtschaftlichen Kosten, wie die Vergeudung von Transportkapazität (PKW, LKW, Fahrerlöhne, private Zeit), zusätzliche Überwachung (Polizei), vermehrte Unfallgefahr und dergleichen in Ansatz zu bringen. Es geht um die Objektivierung des Problems!

Dipl.-Ing. Ernst Lung ist für seinen Leserbrief zu danken, er hat eine Diskussion angestoßen!



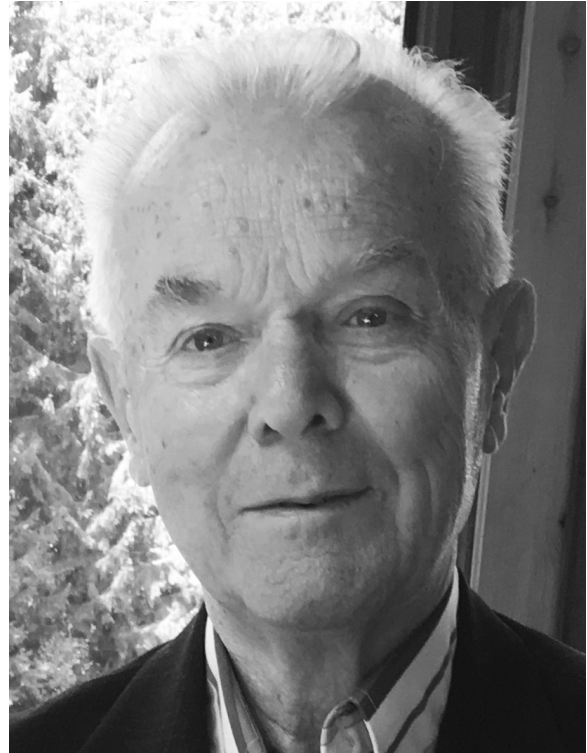


## Nachruf Edwin Engel

Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschafter trauert um den langjährigen Vorstand des Instituts für Eisenbahnwesen der TU-Wien, em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Edwin Engel, der am 27. Jänner 2023 im neunzigsten Lebensjahr verstorben ist.

Edwin Engel wurde am 25. April 1933 als Sohn des Tischlers Gabriel Engel und seiner Gattin Hedwig in Karlstift im Waldviertel geboren, wo er auch seine Kindheit verbrachte. Die wirtschaftlich und politisch schwierige Zeit und das aus heutiger Sicht karg erscheinende Umfeld formten ihn zu einer starken Persönlichkeit, als deren Merkmale Leistungsfähigkeit, Fleiß, Sparsamkeit, Traditionsbewusstsein und eine ungeheure Selbstdisziplin hervorstachen.

Mit Abschluss des Gymnasiums in Gmünd 1951 inskribierte Engel an der damaligen Technischen Hochschule in Wien (heute TU-Wien) das Studium des Bauingenieurwesens, welches er bereits 1956 in Mindestzeit abschließen konnte. Schon während des Studiums war Engel im Jahr 1956 als halbtätig beschäftigte „wissenschaftliche Hilfskraft“ am damaligen Institut für Eisenbahnwesen und Gleisbau und Spezialbahnen tätig und setzte nach seiner Graduierung zum Diplomingenieur seine berufliche Entwicklung als Hochschulassistent ab dem 1. Jänner 1957 am gleichen Institut fort. Binnen eines einzigen Jahres, heute ein unvorstellbar kurzer Zeitraum, vollendete Engel seine Dissertation mit dem Titel „Ein Beitrag zur Berechnung der Verdrehung von Seilen und deren Bedeutung bei Seilbahnen“, um sich danach einer Vielzahl von Forschungsarbeiten zu widmen, die seine außerordentliche Begabung im Erkennen, Beschreiben und Lösen von Aufgabenstellungen erkennen ließen. Dazu gehörten neben den Arbeiten zur Beanspruchung von Seilen zunächst Fragestellungen aus dem Straßenwesen (wie z.B. „Zur Frage der praktischen Leistungsfähigkeit signalisierter Knotenpunkte des Straßenverkehrs“, 1959) und in weiterer Folge eine Reihe von Arbeiten, die die Lagesicherheit (lückenloser) Eisenbahngleise behandelten. Diese Arbeiten wurden zur Grundlage der Habilitation Engels, die 1962, also gerade einmal sechs Jahre nach dem Studienabschluss zur Verleihung der Lehrbefugnis für das Fachgebiet „Bahnen besonderer Bauart und Gleisbau“ führte.



Rückblickend betrachtet ist es nicht verwunderlich, dass Engel sieben Jahre später, genau am 27.11.1969, zum Hochschulprofessor ernannt wurde und somit die Nachfolge seines Lehrers Eugen Czitary antrat. Engel erweiterte nun die Schwerpunkte seiner Arbeiten hin zur Beschreibung und Modellierung von Verkehrsgeschehnissen dank des Aufkommens großer und leistungsfähiger „Rechenautomaten“. Ein besonderes Anliegen war ihm die verkehrswirtschaftliche Bewertung aus ingenieurmäßiger Sicht. Es ist an dieser Stelle unmöglich, alle von ihm angestoßenen und betriebenen Entwicklungen darzustellen. Hervorzuheben ist aber die Tatsache, dass Engel mit seinem Weitblick das Grundnetz der Wiener U-Bahn maßgebend geprägt hat und mit seinen Beiträgen zum Generalverkehrskonzept Österreich in den 80er-Jahren wesentliche Grundlagen für den Ausbau des Verkehrsnetzes schaffen konnte.

Engel war kein Mann der großen oder vielen Worte. Liest man seine Arbeiten, ist es nicht das geschriebene Wort, das zu verstehen wichtig ist. Für das Verständnis unerlässlich ist vielmehr das, was zwischen den Zeilen steht. Engel hat es verstanden, seine Assistentinnen und Assistenten auf diese Weise zu fordern und zu fördern, ohne sie in irgendeine verkehrliche „Glaubens-

richtung“ zu drängen. Das Verfassen einer Dissertation wurde von seiner Seite als Dienstpflicht erachtet. Es waren kleine Anstöße, die wahrzunehmen waren und vielen seiner Assistentinnen und Assistenten den Weg in eine erfolgreiche berufliche Zukunft wiesen. Oft wurden diese Impulse im Rahmen des streng gehaltenen Rituals nach dem Mittagessen im Assistentenzimmer gesetzt, wenn Engel kurz aber doch (und meist naserümpfend wegen des Kaffeegeruchs) anwesend war und mit unglaublicher Treffsicherheit und wenigen Worten Ansätze zur Lösung aktuell bestehender Fragestellungen äußerte, deren Nachvollziehung oft ganze Tage in Anspruch genommen hat. Engel hat Freiräume gewährt, wie dies heute im universitären Alltag unvorstellbar ist. Die Nutzung der Freiräume blieb den Assistentinnen und Assistenten überlassen, Engel beobachtete. Jede und jeder fand eine offene Tür, nur hindurchgehen musste man selbst.

Engel war aber auch abseits der technisch orientierten Wissenschaft bemerkenswert. Seine eingangs erwähnten Eigenschaften ermöglichten ihm in den 80er-Jahren die Rekonstruktion eines alten Hofes in seiner Heimat, der von ihm in traditioneller Bauweise wiedererrichtet und bewohnt wurde. Sein Interesse an Handwerkskunst ging aber noch viel weiter. Einen Schwerpunkt stellten Teppiche aus dem Orient dar. Dabei ging es Engel aber nicht um herkömmliches „Sammeln“ besonderer Exemplare, sondern – nach ausführlichem Studium antiker Quellen - vielmehr um die Restaurierung und Herstellung, also das Knüpfen, eigener Teppiche mit nach alten Rezepten selbstgefärbter Wolle. Ein Beitrag in „Antike Orient-Teppiche aus österreichischem Besitz“ dokumentiert dieses Interesse eindrucksvoll.

Engel war stets als Freund der „leisen Töne“ bekannt, ruhig, bestimmt und kurz gefasst. So verwundert es auch nicht, dass die Barockmusik zu seiner bevorzugten Epoche zählte und er viele Jahre hindurch als Stammgast im Musikverein im Zyklus des Concentus Musicus unter Nikolaus Harnoncourt anzutreffen war.

In den ersten Jahren nach seiner Emeritierung besuchte Engel noch häufig das Institut, seine Ratschläge während der gemeinsamen Mittagessen waren hilfreich, manchmal klangen sie wenig optimistisch. Leider hat er insbesondere was die Freiheit in Forschung und Lehre für den Bereich des Eisenbahnwesens betrifft vielfach Recht behalten. Zu danken ist seinem strategischen Weitblick bei der Übergabe der Amtsgeschäfte, der im Jahr 2003 eine völlig reibungslose Wiederbesetzung offener Assistentenstellen ermöglichte, wodurch die Grundlage für eine erfolgreiche und rasche Entwicklung des Instituts nach zwei Jahren Vakanz geschaffen wurde.

Nach einigen Jahren wurden seine Besuche am Institut seltener, Engel zog sich mehr und mehr in seine Heimat im Waldviertel zurück, woraus eine Vielzahl von Einladungen zu ihm resultierte. Unabhängig davon, ob im Winter das Langlaufen, im Sommer ein Wandertag oder sein Geburtstag im Mittelpunkt standen, die Besuche bei ihm waren von größter Herzlichkeit geprägt, seine Gastfreundschaft überwältigend. Auch anlässlich des letzten Besuches im Herbst 2022 war sein Interesse am Institut und an der TU-Wien deutlich zu spüren.

In tiefer Dankbarkeit und Anteilnahme

Norbert Ostermann, Bernhard Rüger

## In Memoriam Rudolf Reisp

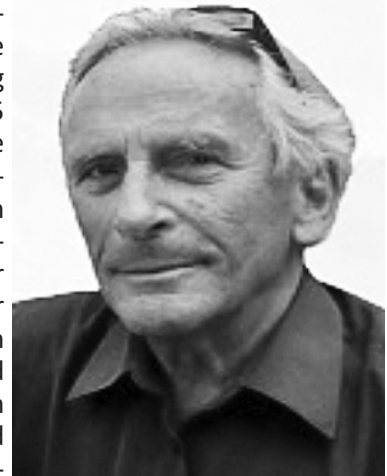
Mit großer Betroffenheit geben wir bekannt, dass der Lebenszug von Hofrat Dr. Rudolf Reisp, des letzten Präsidenten der Bundesbahn Direktion Villach, nach bemerkenswerter Fahrt durch die Jahrzehnte, am Montag, 26. Dezember 2022, in seinen Jugendbahnhof eingefahren ist. Damit verlieren die Eisenbahnbediensteten im Süden Österreichs eine ehemalige außergewöhnliche Leitfigur, die nicht nur regional, sondern auch national und international besonders anerkannt war.

Am 6. Oktober 1931 im steirischen Rottenmann geboren führte ihn sein Weg nach Graz und im Jahre 1953 zu den Österreichischen Bundesbahnen. Nach erfolgreicher Fahrdienstleiterausbildung fungierte er von 1954 bis 1961 als Fahrdienstleiter in verschiedenen Bahnhöfen im Raum Graz. Nach seinem parallel absolvierten Studium der Rechtswissenschaften und dem Abschluss zum Doktor der Rechte im März 1961 an der Karl-Franzens-Universität folgte die Berufung in die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

In der Betriebsdirektion wurde er mit Sonderaufgaben, insbesondere des Internationalen Reise- und Güterzugverkehrs betraut. Im Jahre 1973 führten ihn die Lebensschienen in das Generalsekretariat der Union Internationale des Chemins de fer (UIC) nach Paris, wo er Leiter der Studien für Rechts- und Personalfragen wurde. In den Jahren 1975 und 1976 wirkte er als Koordinator und Berater für sämtliche Bereiche des internationalen Eisenbahnwesens an der Seite des damaligen UIC-Präsidenten, Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen i.R. Dr. Wolfgang Pycha.

Zurück in Wien bewährte er sich beim stufenweisen Aufbau des Fernverkehrstaktes auf der West- und Südbahn mit dem Höhepunkt der Umsetzung des neuen „Austro-Taktes“ 1982. Im Hinblick auf seine außergewöhnlichen Ma-

nagementfähigkeiten führte sein Lebenszug im Jahre 1985 an die Spitze der Bundesbahndirektion Villach. Als unermüdlicher Vorkämpfer für den öffentlichen Verkehr stand er bis 1992 am Führerstand der Direktionslokomotive, mit damals 12.000 Bediensteten.



Von Beginn an setzte er auf Teamarbeit in den großen Direktionsprojekten wie den im Bau befindlichen, im Mai 1990 eröffneten Großverschiebebahnhof Villach Süd, in der Umsetzung der Projekte der „Neuen Bahn“, des „Neuen Austrotaktes“ und der Organisationsoptimierungen, der Elektrifizierung der „Pustertalbahn“ sowie ferner des Ausbaues der „Tauernbahn mit der Tauernschleuse“, immer als erster Akquisiteur bei den Personen- und Güterverkehrskunden unterwegs. Mit den angrenzenden ausländischen Eisenbahnchefs war er in intensiven Kontakten, auch in den schwierigen Tagen der „Slowenienkrise“ im Sommer 1991. Auf die Pflege der Partnerschaft der Österreichischen Bundesbahnen mit der Österreichischen verkehrswissenschaftliche Gesellschaft legte Präsident Reisp besonderes Augenmerk.

Nach seiner Pensionierung im Jahre 1992 blieb HR Dr. Rudolf Reisp fast drei Jahrzehnte gefragter Gesprächspartner in Eisenbahnkreisen und wurde vielen zum väterlichen Freund.

Die ÖVG, speziell im Direktionsbereich Villach, wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Willibald Schicho



## Wir stellen vor

**Neues aus der Eisenbahn-Kurier-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, D-79115 Freiburg/Breisgau, alexandra.weber@eisenbahn-kurier.de; www.eisenbahn-kurier.de**

### **Die Baureihe 5710-35. Band 1: Entstehung, Technik, Einsätze bis 1945**

Hans-Jürgen WENZEL

Für den Einsatz im stetig zunehmenden Güterverkehr auf Hauptbahnen mit leichtem Oberbau sowie auf Nebenstrecken entwickelten die Preußischen Staatsbahnen Anfang des 20. Jahrhunderts einen Fünfkuppler mit einer mittleren Achslast von nur 15,3 Tonnen. Von der zunächst als G 10 und ab 1925 als 5710-35 bezeichneten Baureihe wurden zwischen 1910 und 1924 mehr als 2.500 Exemplare von neun Lokomotivherstellern gebaut. In beiden Weltkriegen spielten die Maschinen insbesondere für die Militärtransporte eine wichtige Rolle, denn diese Lokomotivkonstruktion war aufgrund ihrer geringen Achslast, ihrer robusten Bauweise und ihrer Leistungsstärke vielseitig einsetzbar.

Das EK-Baureihenbuch sollte ursprünglich eine überarbeitete Neuauflage des bereits 1979 erschienenen und längst vergriffenen Buches von Hans-Jürgen Wenzel werden. Durch unerwartet viele neue Erkenntnisse ist der Umfang nun mehr als doppelt so groß und Verlag und Autor präsentieren zwei Bände. Auf 272 Seiten mit über 400 Abbildungen werden im ersten Band die Entstehungsgeschichte und die Technik dieser Type beschrieben. Die in Deutschland gebauten Fahrzeuge sind vollständig aufgelistet. Die Einsatzgeschichte bei den Länderbahnen und der Deutschen Reichsbahn bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs sind ebenso enthalten wie die Einsätze in den beiden Weltkriegen. Die durch Waffenstillstandsabgaben nach 1918 ins Ausland gelangten Maschinen werden ausführlich behandelt.

Das vorliegende Werk hat 272 Seiten und 420 Abbildungen.

### **Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Ludwig Rotthowe**

Burkhard BEYER

Der am 18. Oktober 2017 im Alter von 80 Jahren verstorbene Fotograf Ludwig Rotthowe zählt zu den wichtigsten und bedeutendsten Eisen-

bahn-Lichtbildnern in Deutschland. Im Alter von 15 Jahren begann er in seinem Heimatort Telgte eine Fotografenlehre, im gleichen Jahr entstanden seine ersten Eisenbahnfotos. Angeregt durch die Eisenbahn-Landschaftsfotografie von beispielsweise Toni Schneiders und Jean-Michael Hartmann entwickelte Ludwig Rotthowe bald seinen eigenen, unverwechselbare Aufnahmestil, der die Eisenbahn in der Landschaft im Spiel von Licht und Schatten zeigt.

Ludwig Rotthowe hat sich besonders für den Eisenbahnbetrieb in seiner unmittelbaren Umgebung in Westfalen interessiert und in unzähligen Aufnahmen festgehalten. Bereits in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts konnte er eine Auswahl seines Schaffens in einem eigenen Bildband präsentieren, der unter dem Titel „Dampflokromantik in Westfalen“ im Eisenbahn-Kurier erschienen und schon lange vergriffen ist. In der eingeführten EK-Buchreihe „Alte Meister der Eisenbahn-Photographie“ darf der gelernte Fotografenmeister Ludwig Rotthowe nicht fehlen. Burkhard Beyer zeichnet ein detailliertes Bild des westfälischen Fotografen, dessen Lebenswerk zu den bedeutendsten Beispielen meisterlicher Eisenbahnfotografie zählt.

Das vorliegende Werk umfasst 144 Seiten und 187 Abbildungen.

### **Tram-Enzyklopädie. Geschichte und Technik der Straßenbahn**

Roberto CAMBURSANO/Martin GUT

Tram-Enzyklopädie – Bestellnr. 6866 Nach ihren Anfängen im 19. Jahrhundert war die Straßenbahn als Stadtverkehrsmittel bis in die 1920er Jahre praktisch alternativlos. Überall in der Welt breiteten sich ihre Netze aus, in den Metropolen, die bald hunderte von Streckenkilometern betrieben, und in Kleinstädten, die nur einzelne Verbindungen mit wenigen Wagen anboten. Der elektrische Antrieb setzte sich durch.

Das Verkehrsmittel Tram ermöglichte in der Zeit der Industrialisierung das Wachstum der Städte, nahm den steigenden Berufsverkehr auf, brachte die Fahrgäste aber auch ins Freizeitvergnügen. Mit dem Aufkommen von Bussen, die keine „teuren Gleise“ benötigten und dem Anwachsen des Autoverkehrs geriet die Straßenbahn in das Hintertreffen, quasi aus der Mode. Viele Netze wurden stillgelegt, doch schon seit den 1970er Jahren schwingt das Pendel wieder auf die an-

dere Seite, und das „System Tram“ kehrt als umweltfreundliches, leistungsfähiges und barrierefreies Stadtverkehrsmittel zurück.

Das Buch schildert die Geschichte und die Technik der Straßenbahnwagen, nimmt aber auch die Gleise und die Stromversorgung in den Blick, kurz: alle Aspekte des Systems Straßenbahn. Zur unverzichtbaren Enzyklopädie wird es durch Listen aller weltweit bestehenden Straßenbahnbetriebe mit Angaben zum Eröffnungsjahr, der Spurweite, der Netzgröße und dem Umfang des Fuhrparks.

Das vorliegende Werk umfasst 160 Seiten und über 300 Abbildungen.

### **Mit der Eisenbahn über die Elbe. 150 Jahre Bahnverbindung Hamburg-Harburg – Hamburg**

Benno WIESMÜLLER/Dirk LAWRENZ

Am 1. Dezember 1872 wurde der Zugverkehr zwischen den Bahnhöfen Harburg in Preußen und dem „Pariser Bahnhof“ in der Hansestadt Hamburg eröffnet. Vorausgegangen waren langwierige Verhandlungen und Untersuchungen. Erst der verlorene Krieg von 1866 und das Ende des Königreichs Hannover ebneten für Preußen den Weg zum Anschluss Hamburgs an das schnell expandierte Schienennetz im Deutschen Reich. Voraussetzung hierfür war der Bau der 400 Meter langen Süder- und der 300 Meter langen Norderelbbrücke. Preußen hatte die Köln-Mindener Eisenbahn mit dem Bau beauftragt, obwohl die Hannoversche Staatsbahn bereits seit dem 1. Mai 1847 mit der Fertigstellung der Strecke Celle - Harburg die Elbe erreicht hatte. Die KME hatte für den Bau der Elbbrücken einen Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem die Firma Johann Caspar Harkort in Duisburg als Gewinner hervorging. Beide Bauwerke wurden nach den Entwürfen und unter der Leitung des Regierungs- und Baurates Lohse ausgeführt.

Das vorliegende Werk beschreibt die Entwicklung und Entstehung der Eisenbahnverbindung von Harburg über die Süder- und Norderelbe bis zum Hannoverschen Bahnhof in Hamburg einschließlich der Verbindung zum Bahnhof Kloostertor. Die Bahnhöfe Harburg und Wilhelmsburg sowie die Haltestellen Veddel, Elbbrücken und Oberhafen werden von der Entstehung bis heute bzw. bis zu ihrer Stilllegung beschrieben. Auch die späteren Um- und Neubauten der Elbbrücken werden behandelt. Mit der Fertigstellung der Bahnverbindung über die Elbe vor 150 Jahren wurde eine wichtige Lücke im deutschen Eisenbahnnetz geschlossen, die der Hansestadt Hamburg und dessen Hafen, als „Tor zur Welt“,

zudem zu einer ungeahnten wirtschaftlichen Entwicklung verhalf.

Das vorliegende Werk umfasst 128 Seiten und 201 Abbildungen.

### **Zeitschrift: EK-Special 147. Die DB vor 25 Jahren – Ausgabe West**

Auch im Jahr 1997 setzte die DB AG ihren Weg zur „neuen Bahn“ weiter fort, mit den vervollständigten ICE-2-Zügen und der Baureihe 101 wurden nun noch moderne Fahrzeugkonstruktionen in den Plandienst übernommen. Das neue Special erinnert an viele damalige Ereignisse, zu denen u. a. weitere neue Fahrzeuge gehören, die Einstellung des Bahnpostverkehrs und weitere Rückgänge im Güterverkehr oder das DB-Nostalgieprogramm. Das EK-Special präsentiert das Geschehen im früheren DB-Bereich der alten Bundesländer, das von einer Deutschlandreise, dem Überblick mit einem Jahresbericht und einer hochwertige Fotoauswahl abgerundet wird.

### **Zeitschrift: EK-Themen 64. Die DB vor 25 Jahren – Ausgabe Ost**

Das nunmehr vorliegende EK-Themenheft blickt auf das Geschehen bei der DB AG auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Jahr 1997 in Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen zurück. In dieser Ausgabe werden der Abschied von der Diesellokbaureihe 201 (ex DR-V 100) und die Testfahrten des Doppelstock-Triebwagens Baureihe 670 in Sachsen genauso thematisiert, wie die letzten Einsätze der Schmalspurtransportwagen auf Regelspurgleisen und das Jubiläum „100 Jahre Cranzahl – Oberwiesenthal“. Auch die Berliner S-Bahn wird in einem Kapitel ausgiebig behandelt.

Ausführliche Statistiken zu Ausmusterungen, Indienststellungen und der Beheimatung der Triebfahrzeuge in den ostdeutschen Betriebshöfen runden dieses Themenheft ab.

**Neues aus Paul Pietsch Verlage, Hauptstätter Straße 149, D-70178 Stuttgart, d.gotzen@motorbuch.de; www.paul-pietsch-verlage.de**

### **Tornado**

Bernd VETTER/Frank VETTER

Der im Jahre 1974 erstmals geflogene „Tornado“ ist eine Erfolgsgeschichte im militärischen Flug-

zeugbau und stellt bis heute ein Hochleistungswaffensystem dar, das von vielen Luftwaffen in verschiedenen Rollen eingesetzt wurde und noch wird. Dieser Band stellt in der gewohnten Detaillierung die ganze Spanne der Entwicklung, über die Erprobung bis hin zum aktiven Einsatz dar. Auch und vor allem die Auslandseinsätze der Bundeswehr in den letzten Jahren werden in diesem Band breit beleuchtet. Die Luftwaffe wird den Tornado nach den vorliegenden Planungen noch bis zum Jahr 2030 betreiben, dieses Waffensystem ist offenbar unverzichtbar für die Erhaltung der Kampfkraft.

Das vorliegende Werk umfasst 232 Seiten und 200 Abbildungen.

### **Sikorsky Sea King**

Ulf KAACK

Der Hubschraubers Sea King - mit seiner unverwechselbaren Silhouette - wird seit Jahrzehnten von der Deutschen Marine im maritimen Such- und Rettungsdienst (SAR) geflogen, durch seinen Einsatz konnten im Laufe der Zeit tausende Menschenleben gerettet werden. Auch als Bordhubschrauber der Einsatzgruppenversorger hat sich die zuverlässige Maschine bewährt. Der Autor, selbst ehemaliger Marine-Soldat, stellt den legendären Hubschrauber in all seinen Details vor. Besatzungen, Stabsoffiziere, Techniker und Ausbilder kommen zu Wort, schildern ihre span-

nendsten Erlebnisse und Erfahrungen und vermitteln dem Leser ein aktuelles Einsatzszenario. Die Publikation ist eine fundierte Dokumentation mit überaus ansprechenden Bildern.

Das vorliegende Werk umfasst 224 Seiten und 200 Abbildungen.

### **C-130 Hercules**

Christian RASTÄTTER

Die Lockheed C-130 Hercules ist zweifellos eines der bekanntesten und vielseitigsten Militärflugzeuge der Welt. Bis heute wird die Maschine in Serie gebaut und dies mehr als 60 Jahre nach dem Erstflug dieses Flugzeugtyps. Aus der Basisvariante entwickelten sich zahlreiche Spezialversionen, die teils meist für die Erfüllung von Sonderaufgaben bestimmt waren, zumeist im militärischen Einsatz, Z.B. als Seeretter. Doch auch zivile Versionen wurden gebaut, wie z.B. Arktisversionen oder Feuerlöschflugzeuge. Auch die deutsche Luftwaffe übernimmt nun sechs C-130J Super Hercules in ihr Flugzeug-Arsenal. Das Österreichische Bundesheer verfügt über drei Stück „Hercules“. Der Autor, Christian Rastätter, beschreibt das Flugzeugmuster auf überaus fachmännischer Art mit einer großen Detailtiefe.

Das vorliegende Werk umfasst 224 Seiten und 210 Abbildungen.

