

Die Infrastruktur des Drüberfahrens

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

Josef Lueger

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

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

Seither können betroffene Parteien, Bürgerinitiativen und Umweltvereine gegen Bewilligungen Einspruch erheben. Der Umweltsenat prüft dann, ob die Bescheide rechtlich und sachlich in Ordnung sind. Ist das nicht der Fall, kann er Bewilligungen abändern oder auch aufheben.

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

Um trotzdem umweltschädliche oder rechtswidrige Bauvorhaben rasch und problemlos durchzusetzen zu können, wollen die Regierungsparteien den allgemein als neutral und unabhängig angesehenen Umweltsenat aushebeln und stattdessen einen „Infrastruktursenat“ als Berufungsbehörde einrichten. Damit nur ja kein Risiko bleibt, dass Bescheide aufgehoben werden, wollen sie ihn auch gleich im Verkehrsministerium ansiedeln und mit Ministerialbeamten besetzen.

Nach Vorstellung der Regierung soll dann die Realisierung von Verkehrsprojekten so verlaufen: Als Erstes beschließt die Regierung das Vorhaben. Dann wird es von der ÖBB oder der Asfinag – beide operative „Außenstellen“ des Verkehrsministeriums – geplant und zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Anschließend „prüft“ und bewilligt dasselbe Verkehrsministerium sein eigenes Projekt. Wenn jemand gegen die Bewilligung Einspruch erhebt, wandert der Akt



Verkehrsministerin Doris Bures – hier bei einer Tunnelbesichtigung – wünscht sich dringend einen „Infrastruktursenat“.

Foto: AP

ein paar Bürotüren weiter zum Infrastruktursenat, der ebenfalls im Verkehrsministerium angesiedelt ist. Also: Planung, Prüfung, Bewilligung und Kontrolle – alles bleibt in einer Hand.

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

hat auch die Rechtsanwaltskammer in ihrer jüngsten Stellungnahme zu den geplanten Verfassungsänderungen allen Parlamentariern mitgeteilt.

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

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

fassungsänderungen im Parlament beschlossen würden.

Was die Regierung den arglosen Österreichern verkaufen will, ist eine Mogelpackung. Kratz man an der Hülle aus wohlklingenden Worten und blumigen Phrasen, tritt ihr Kern ans Licht. Und der heißt „Drüberfahren“ – auch um den Preis der Rechtsstaatlichkeit und Umweltverträglichkeit.

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

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

BARBARA COUDENHOVE-KALERGI

Protest ohne Zukunft?



Jede Generation, die eine Protestbewegung getragen hat, wird dadurch fürs Leben geprägt. Sie hat in die Geschichte ihres Landes eingegriffen. Sie hat Geschichte geschrieben. Auch wenn ihre Bewegung nicht alle ihre Ziele erreicht hat, hat sie doch meistens zu einem zivilisatorischen Fortschritt beigetragen.

Derzeit geht in Spanien und in Griechenland die Jugend auf die Straße. Aber es ist mehrheitlich ein Protest der Verzweiflung, nicht der Hoffnung auf eine Veränderung der Gesellschaft zum Besseren. Die spannende Frage der nächsten Monate: Wird dieser Massenprotest in eine neue Politik münden, die ganz Europa beeinflussen kann? Oder nur in Ohnmacht und Resignation?

Echte Demokratie jetzt“ verlangen die jungen Spanier, die sich selbst die „Indignados“, die Empörten, nennen. Sie kampionieren seit Wochen an der Puerta del Sol in Madrid, sie haben Zeltlager organisiert, sie halten zusammen, sie praktizieren unter sich jene Solidarität, die sie gern auch in ihrem Staat sehen möchten. In Athen ist der Syntagma-Platz das Herz der Protestbewegung, wie vor kurzem der Tahrir-Platz in Kairo. „Wir hassen alle Parteien“ lautet einer ihrer Slogans, gemeint sind die Linken wie die Rechten.

Die Demonstranten sind wütend über die Politiker, die mit ihrem Versagen das Land ins Elend gebracht haben. Der Zorn vereint sie. Aber bis jetzt haben die beobachtenden Journalisten noch keine Lösungen entdeckt, die in die Zukunft führen und einen

Ausweg aus der Krise weisen. Wie sollten sie auch, wenn selbst die klügsten Experten aller Lager ratlos scheinen?

Als die Generation der 1968er in Paris, Berlin und anderswo die herrschenden Eliten in die Schranken wies, war die Stimmung ebenfalls von Zorn und Empörung bestimmt. Die jungen Radikalen wollten, dass alles anders werde und nichts so bleibe, wie es war. Sie siegten nicht – aber viele ihrer Ideen fielen auf fruchtbaren Boden, und das Resultat waren die grundlegenden Reformen der Siebzigerjahre. Auch die Revolution von 1848 wurde niedergeschlagen und leitete letztendlich doch eine Epoche des Liberalismus in Europa ein. Der französischen Revolution von 1789 folgte die Restauration, aber die Deklaration der Menschenrechte wirkt nach bis heute.

Was wird bleiben von den Protesten einer heutigen Generation, die sich von Verantwortungslosigkeit und Profitgier verraten und betrogen fühlt? Sie verlangt das Ende von Verlogenheit und Korruption und von der Vorherrschaft der Geldinteressen über die Bedürfnisse der Menschen. Aber die Empörung hat noch keine bestimmte Richtung gefunden. „Echte Demokratie“ kann viel bedeuten. Auch die Populisten von rechts machen sich in ganz Europa den Zorn der Leute, die sich um ihre Zukunft betrogen fühlen, zunutze.

1789, 1848, 1968 – Protestbewegungen, die die Gesellschaften in Richtung zu mehr Demokratie führten. Aber es gibt auch ein anderes Beispiel. Im Deutschland der 1930er-Jahre gingen die Empörten, verzweifelt über anhaltendes Massenelend und zunehmende Perspektivlosigkeit, den entgegengesetzten Weg. Er führte zum Ende der Demokratie.

Demontage eines Weltkulturerbes

Vom „frivolen Umgang“ der Tunnelprojekt-Betreiber mit der Semmeringbahn

Christian Schubböck

Im Jahr 1995 nominierte Österreich die Semmeringbahn und ihre umgebenden Kulturlandschaft als Unesco-Welterbe und pries sie in der diesbezüglichen Dokumentation als „Gesamtkunstwerk“ zwischen Natur, Kultur und Technik. 1998 zum Welterbe der Menschheit erklärt, stand aber ihre scheinbar bereits unmitteibar bevor. Denn 1997 gab das Bundesdenkmalamt jenen Bescheid heraus, der die Semmeringbahn zwischen Bahn-Km 75,65 und 114,82 unter Denkmalschutz stellt.

Demnach wurden die Bahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag ausgespart. Ein Schelm, der denkt, es stecke Absicht dahinter, um Abzweigungen für den geplanten Semmering-Basistunnel (SBT) knapp hinter dem Bahnhof Gloggnitz und kurz vor dem Bahnhof Mürzzuschlag doch noch irgendwann einmal zu ermöglichen. Ob die Unesco über diese kaum wahrnehmbare „Weichenstellung“ informiert wurde, bleibt

dahingestellt. Ebenso fraglich ist, ob die Unesco bezüglich der Verkleinerung des Landschaftsschutzgebietes „Stuhleck-Pretul“ Kenntnis erlangt hat. Denn per Verordnung vom 26. März 2007 wurde es auf rund ein Drittel der ursprünglichen Fläche verkleinert, und zwar just in jenem Bereich, wo der neue SBT verlaufen soll. Den Gipfel des frivolen Umgangs mit dem Weltkulturerbe Semmeringbahn bildet aber der im Auftrag des „Vereins Freunde der Semmeringbahn“ erstellte Managementplan, der nur noch die Trasse der Semmeringbahn und den Lokschuppen in Mürzzuschlag als Kernzone mit einer Fläche von gerade einmal 156 ha ausweist, während er die seinerzeit so gepriesene Kulturlandschaft von über 8.580 ha zur Pufferzone degradiert.

Abgesehen davon, dass der Managementplan falsche Behauptungen aufweist, führt er als eine der ersten Maßnahmen zur Erhaltung des Welterbes das Bauvorhaben Semmering-Basistunnel an. Dies steht aber in krassem Wider-

spruch zur Unesco-Welterbe-Konvention, wurde diese doch mit dem Ziel beschlossen, außergewöhnliche Kultur- und Naturgüter vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Im Managementplan steht auch nichts darüber, welche 15a-Verbindungen zur Erhaltung der Semmeringbahn und ihrer umgebenden Kulturlandschaft geschlossen wurden und wie das Welterbe-Gebiet vor den großtechnischen Eingriffen durch den SBT geschützt werden soll, die unter anderem dauernde Bergwasserableitungen von bis zu 38 Mio. Liter Wasser pro Tag vorsehen.

Bernd von Droste zu Hülshoff, Gründungsdirektor des Unesco-Welterbe-Zentrums, dazu: „Sollte die Semmeringbahn tatsächlich einmal durch einen Basistunnel ersetzt werden, könnte dies zur Stilllegung und schlimmstenfalls zum Verfall dieser bedeutenden Gebirgs- und Landschaftsbahn führen. Eine Eintragung in die Rote Liste des gefährdeten Welterbes wäre die Folge.“

CHRISTIAN SCHUBBÖCK ist Landschaftsökologe und Generalsekretär der NGO „Alliance for Nature“, die das Semmeringtunnel-Projekt beansprucht hat.



Schubböck: „Verstoß gegen die Unesco-Konvention“.

Foto: Archiv