

► **Novelle:** Verkehrsministerin Bures will Umweltprüfungen von Bahnprojekten an sich reißen. Finanzministerin Fekter denkt an ÖBB-Privatisierung

Die Ba(h)nanen-Republik

VON MARKUS STINGL

Der Semmering-Basistunnel ist seit Anfang der Woche auf Schiene. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde abgeschlossen, der Baubescheid erteilt. Die Möglichkeit, gegen diese Bescheide Einspruch zu erheben, besteht. Wer dies noch machen will, bestätigt das Verkehrsministerium, sollte sich wegen der unklaren Rechtslage doppelt absichern: Einen Einspruch beim Umweltsenat, einen beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH).

Hintergrund der Rechtsunsicherheit ist ein VwGH-Entscheid vom Herbst 2010. Das Höchstgericht sieht sich bei UVP-Verfahren von Infrastrukturprojekten (Bahn-Hochleistungsstrecken und Autobahnen) als zweite, letzte Prüfungsinstantz nicht zuständig.

Doch der Reihe nach: Als erste Instanz fungiert das Verkehrsministerium. Ein Sonderfall bei Infrastrukturprojekten, denn normalerweise prüft die jeweilige Landesregierung die Umweltverträglichkeit von Großprojekten (z.B. Wasserkraftwerk). Danach besteht normalerweise die Möglichkeit, beim Umweltsenat (dem Umweltministerium zugeordnet) Einspruch zu erheben. Erst auf dieser Ebene entscheiden die Gerichte.

Solch einen dreistufigen Prozess fordern die Höchst Richter nun auch bei Infrastrukturprojekten. Der Ball liegt seitler bei der Bundesregierung. Eine Empfehlung



Bummelzug: Der Semmering soll untertunnelt werden, der Baubescheid wurde erteilt. Über die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen solcher Bahn-Großprojekte wird gestritten

„(7) In den Angelegenheiten des Abs. 1 Z 7 – ausgenommen Straßen, Eisenbahnen, Verschub- und Frachtenbahnhöfe, Güterterminals, Güterverkehrszentren sowie Flugplätze einschließlich Pisten – steht die Entscheidung in oberster Instanz dem unabhängigen Umweltsenat zu. In Angelegenheiten der Straßen, Eisenbahnen, Verschub- und Frachtenbahnhöfe, Güterterminals, Güterverkehrszentren sowie Flugplätze einschließlich Pisten steht die Entscheidung in oberster Instanz dem unabhängigen Infrastruktursenat zu.“

Auszug aus dem Gesetzesentwurf vom Verkehrsministerium zur Umweltverträglichkeitsprüfung

gaben die Richter der Politik mit auf den Weg. Der Umweltsenat solle auch bei Bahn & Co. in zweiter Instanz prüfen.

Das Verkehrsministerium will davon nichts wissen und versucht, eine eigene Prüfungsbehörde ins Leben zu rufen, den Infrastruktursenat. An der juristischen Umsetzung wird emsig gearbeitet, der Gesetzesentwurf liegt dem KURIER vor. Und schon gibt es viel Kritik: „Verkehrsministerin Doris Bures hat offenbar Angst, dass ihre Be-

scheide so mangelhaft sind, dass diese auf keinen Fall von einem echten, unabhängigen Gremium überprüft werden sollen“, wertet Gerhard Heilingbrunner vom Umweltsenat. Die Mitglieder des Infrastruktursenats sollen nämlich zu einem Gutteil von der Ministerin selbst vorgeschlagen werden. Heilingbrunner spricht von einer „Bananen-Republik“, in der der Verwaltungsapparat immer weiter aufgeblasen wird.

Das Verkehrsministerium argumentiert mit mangelnder Kompetenz im Umweltsenat und mit einer Beschleunigung der Verfahren.

„Ein Wahnsinn“ Die Grünen-Umweltsprecherin Christiane Brunner schüttelt ungläubig den Kopf: „Ein Ministerium, das seine eigenen Bescheide überprüft? Ein Wahnsinn, wenn das so kommt.“ Bures wolle offen-

bar dem Umweltsenat, und somit Umweltminister Niki Berlakovich, das Wasser abgeben. Dieser müsse sich auf die Füße stellen und endlich tätig werden. Dem Umweltministerium gehe es um die „Balance zwischen Umwelt und Wirtschaft, egal, ob im Falle des Umwelt- oder eines Infrastruktursenats“, lautet die Stellungnahme.

Die Frage ist jetzt, wird also gestritten oder herrscht großkoalitionäre Eintracht?

Pikantes Detail am Rande: Mit dem vorliegenden Entwurf zur Novelle des UVP-Gesetzes würde sich das Verkehrsministerium auch die Zuständigkeit bei allen anderen Straßenbauprojekten, Eisenbahnstrecken, Bahnhöfen und sogar Flughäfen sichern. Der Bures-Plan sieht zudem vor, dem Umweltsenat rückwirkend alle Verfahren zu entreißen, die dort seit 2005 anhängig sind.

► ÖBB-Privatisierung

Fekter dafür, Foglar dagegen

Weder die Wirtschaftskammer noch die Industriellenvereinigung haben die Bundesbahnen derzeit auf ihrer Privatisierungsliste.

Finanzministerin Maria Fekter (ÖVP) konnte es sich am Wochenende dennoch nicht verkneifen, über einen möglichen Anteilsverkauf des Staates laut nachzudenken. „Die ÖBB kann man locker privatisieren, da hab ich überhaupt kein Problem damit. Das kann eine strategische Partnerschaft sein, eine Kooperation oder ein Börsengang“, sagte Fekter gegenüber der Tageszeitung *Osterrreich*.

Ihr selbst wäre eine strategische Partnerschaft am liebsten, „damit das Werk endlich funktioniert“. ÖGB-Chef Erich Foglar erteilte Fekters Vorstoß am Sonntag umgehend eine Absage. „Wer soll die ÖBB kaufen? Das macht überhaupt keinen Sinn“, so Foglar in der *ORF-Presserstunde*. Zunächst müsse erst geklärt werden, was



Maria Fekter wünscht sich einen strategischen Partner

überhaupt der Sinn und Zweck einer Privatisierung sei. Foglar bezweifelt auch, dass es viele Interessenten gebe. Alle großen Bahngesellschaften um Österreich herum seien in staatlichem Mehrheitseigentum. „Das hieße ja bloß Staatseigentum durch anderes Staatseigentum ersetzen“. Wenn sich Private lediglich für lukrative Strecken wie die Westbahn interessieren, sei das keine Privatisierung, sondern eine Förderung von Privateigentum.

Lob bekam Fekter indes vom BZÖ, das sich für eine rasche Privatisierung der ÖBB ausspricht.



Im Clinch: Umweltminister Niki Berlakovich (ÖVP), mit Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ)



CHRISTIANE BRUNNER