

per e-mail: post@ma22.wien.gv.at

Wien, am 25.9.2023
HK/cp

Wiener Landesregierung
MA 22 – Umweltschutz
Dresdner Straße 45
1200 Wien

ANTRAGSTELLERIN Wien 3420 aspern Development AG
Seestadtstraße 27/13, 1220 Wien

VERTRETEN DURCH **ONZ & PARTNER
RECHTSANWÄLTE
GMBH** 1010 Wien,
Schwarzenbergplatz 16
T +43-1-715 60 24 F DW 30
IBAN AT55 2011 1000 1360 8274
BIC GIBAATWXXXX

Vollmacht gemäß § 8 RAO erteilt

WEGEN Aspern Seestadt Nord; **Etappe 2B**; §§ 17, 18b
UVP-G

**ANTRAG
auf Erteilung einer
Änderungsgenehmigung**

**ONZ & Partner
Rechtsanwälte GmbH**
Schwarzenbergplatz 16
1010 Wien

T +43 1 715 60 24
F +43 1 715 60 24-30
office@onz.at
www.onz.at

1-fach
Einreichprojekt (link)

FN 222714x
Handelsgericht Wien

1. Rechtsbestand

- 1.1 Der Antragstellerin wurde unter Spruchteil I des Bescheides der Wiener Landesregierung vom 1.9.2017, ZI 656788-2017 nach § 17 UVP-G die Genehmigung für das Städtebauvorhaben „Aspern Seestadt Nord“ erteilt (idF kurz Bescheid vom 1.9.2017). Die dagegen eingebrachten Beschwerden wies das BVwG mit Entscheidung vom 26.7.2018, W225 2175361-1/12E als unzulässig zurück bzw als unbegründet ab.
- 1.2 Dem damit genehmigten UVP-Einreichprojekt lag eine etappenweise Realisierung der Seestadt Nord zugrunde, die sich an der damals prognostizierten Entwicklung der straßenbaulichen Infrastruktur (Stadtstraße Aspern, S 1 Spange Seestadt; idF kurz Straßenbauvorhaben) orientierte. So waren die Entwicklungsphasen in der Vorhabensbeschreibung wie folgt angegeben¹:

*„Aufgrund der Dimension des städtebaulichen Vorhabens aspern Die Seestadt Wiens ist eine Entwicklung in mehreren Etappen über mindestens zwei Jahrzehnte vorgesehen. ... **Die Realisierung erster Baufelder der Seestadt Nord (Teilrealisierung Seestadt Nord, 1. Baucluster) ist mit der bestehenden Verkehrsanbindung der Seestadt (Seestadtstraße und Ostbahnbegleitstraße) und damit ohne das Vorliegen einer zusätzlichen Straßenverkehrsinfrastruktur in Form der Stadtstraße Aspern / S 1 Spange Seestadt möglich.** Diesem Umstand wurde mit einem eigenen verkehrlichen Planfall „Plf 1 (2019) ohne S1 Spange Seestadt und Stadtstraße Aspern“ Rechnung getragen, der auch hinsichtlich seiner Umweltauswirkungen beurteilt wurde.“*

Gleichlautende Aussagen enthielt das Einreichprojekt im Bericht *„Das Vorhaben und sein Umfeld“*², in dem ebenfalls eine *„erste Teilrealisierung“* vor Inbetriebnahme der Anschlussstellen zu den Straßenbauvorhaben angeführt war. Daher wurden in der eingereichten Verkehrsuntersuchung auch zwei entsprechende Planfälle (Plf 0/1 2019 und Plf 1.B 2018/2019) berechnet.³

Nach dem Konsens kann damit die **Etappe 2A** (das ist i.W. das sog Quartier am Seebogen) vor Inbetriebnahme der Anschlussstellen zu den Straßenbauvorhaben im Norden des Vorhabens realisiert werden.

¹ Fettdruck nicht im Original.

² S 14, 17f.

³ Vgl die Übersicht in Punkt 3.5 der Verkehrsuntersuchung, Einlage III.1-2.

- 1.3 Um dies auch rechtlich eindeutig fixieren, formulierte die Wiener Landesregierung im Bescheid vom 1.9.2017 unter Spruchteil I.b eine entsprechende und wie folgt lautende Vorschreibung:

„Der Bezug bzw. die Inbetriebnahme von auf den Baufeldern B 1 und B 2 errichteten Gebäuden darf erst ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen zum nördlich der Seestadt Aspern gelegenen Straßennetz (S 1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern) erfolgen.

Die Errichtung von Gebäuden auf den Baufeldern der Baufeldfamilien A, B II, F, E I und E II sowie auf den Baufeldern B 3, B 4, B 5, B 6, G 1, G 2, G 3, G 4, G 6, G 7, G 8, G 9, G 10, G 11, H 1 und H 5 darf erst ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen zum nördlich der Seestadt Aspern gelegenen Straßennetz (S 1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern) erfolgen.“

2. Gegenstand der beantragten Änderung (Etappe 2B)

- 2.1 Die massiven Verzögerungen bei der Umsetzung der Straßenbauvorhaben +erfordern nun eine Anpassung der genehmigten Realisierungsetappen, um einen uU mehrjährigen Baustopp zu vermeiden. Dazu hat die Antragstellerin eine **neue Etappe 2B** entwickelt, die den Gegenstand dieses Antrages darstellt.

- 2.2 In der **Bauphase** kommt es damit zu folgenden Änderungen:

a) **Bebauung weiterer Baufelder** vor Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen: Dies betrifft die Baufelder B 4, H 1, H 5, G 3, G 4, G 8, G 9, G 11, F 3, F 5, F 6, F 7, F 9, F 10, F 12 und F 13.

b) **Neue Baustraßenführung**, da der Baustellenverkehr noch über die B 3 abgeführt werden soll: Konkret soll der Baustellenverkehr

- der westlichen Baufelder F 3, F 5, F 6, F 7, F 9, F 10, F 12 und F 13 über die Johann Kutschera-Gasse, die Anna-Müller-Gasse und eine neu zu errichtende Baustraße in Richtung Seestadtstraße,

- der Baufelder H 1, H 5, G 3, G 4, G 8, G 9 und G 11 über eine Baustraßenverbindung in Richtung Westen und in weiterer Folge über die obgenannte Route

und

- der nordöstlichen Baufelder B 1, B 2 und B 4 über die Sonnenallee und in weiterer Folge über die Seestadtstraße

geführt werden.

2.3 In der **Betriebsphase** bedeutet dies, dass die Baufelder B 1, B 2, B 4, H 1, H 5, G 3, G 4, G 8, G 9, G 11, F 3, F 5, F 6, F 7, F 9, F 10, F 12 und F 13 bereits nach Verkehrsfreigabe (nur) der Anschlussstelle Seestadt West in Betrieb genommen, dh bezogen werden sollen.

2.4 Details sind den angeschlossenen Einreichunterlagen zu entnehmen **(.1)**, die einen integrierten Bestandteil dieses Genehmigungsantrages darstellen. Die angeführten Baustraßen sind im Bericht 1.5 „Baukonzept und Baulogistik“ angeführt.

3. Zur Zulässigkeit des Änderungsantrages

3.1 Unter Punkt 1.2 dieser Eingabe wurde bereits dargelegt, dass das eingereichte und genehmigte Vorhaben Seestadt Nord eine Realisierung in Etappen vorsah, die vom Ausbau der Straßeninfrastruktur abhängig sind. Dieser Vorhabens- und Konsensbestandteil soll nun geändert werden. Der Antrag zielt damit auf die Genehmigung eines von der Stammgenehmigung in seiner Realisierung verschiedenen Vorhabens ab.

3.2 § 17 Abs 10 UVP-G bestimmt, dass (nur) Änderungen eines Städtebauvorhabens in bestimmten Parametern eine Änderung iSd § 18b UVP-G darstellen. Im vorliegenden Fall ändert sich für einen bestimmten Zeitraum (bis zur Herstellung der

Anschlussstellen) das Verkehrs- und Erschließungssystem, womit ein in § 17 Abs 10 UVP-G angeführtes änderungsrelevantes Kriterium berührt wird.

3.3 Dass auch vorgeschriebene Nebenbestimmung in einem Verfahren nach § 18b UVP-G genehmigt werden können, folgt aus der zutreffenden Judikatur:⁴

- a) Bereits die Materialien zur UVP-G-Novelle BGBl I 153/2004⁵ betonen, dass in einer Änderungsgenehmigung nach § 18b UVP-G „*auch die Änderung von ... Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder sonstige Nebenbestimmungen ... möglich*“ ist.
- b) Mit der Umformulierung des § 18b UVP-G im Zuge der Novelle BGBl I 87/2009⁶ hat der Gesetzgeber zudem klargestellt, dass es in dieser Regelung um die Änderung einer bereits erteilten Genehmigung (und nicht nur eines Vorhabens) geht. Dies ist nicht eingeschränkt und gilt damit auch für jegliche Nebenbestimmungen, die Bestandteil der Genehmigung sind.
- c) Nach der Judikatur können Abweichungen von bzw auch die gänzliche Nichterfüllung von Auflagen genehmigt werden. Dies wurde für das Abnahmeverfahren nach § 20 UVP-G und die dort vorgesehene Möglichkeit der nachträglichen Genehmigung von geringfügigen Abweichungen judiziert und entspricht insoweit auch der Judikatur zur Vorbildregelung des § 121 WRG. Wenn Änderungen von Nebenbestimmungen im Rahmen der Abnahme möglich sind, dann gilt dies umso mehr für Änderungen vor diesem Zeitpunkt (also vor der Ausführung). Andernfalls wäre die Intention des Gesetzgebers, mit der Schaffung des § 18b UVP-G die Möglichkeiten zur Erteilung von Änderungsgenehmigungen zu erweitern, nicht erreicht. Dies gilt allgemein und auch für Städtebauvorhaben, die keiner Abnahme zu unterziehen sind.

⁴ VwGH 3.10.2018, Ra 2018/07/0421; VwGH 26.6.1996, 93/07/0107; BVwG 19.5.2022, W270 2204219-4/114E.

⁵ GPXXII RV 648.

⁶ GPXXIV, AB 271.

Es geht damit im vorliegenden Fall inhaltlich nicht darum, eine rechtskräftig entschiedene Verwaltungssache (res iudicata) bei sonst unverändertem Sachverhalt aufzuschnüren.

3.4 Aus diesen Gründen ist der **gegenständliche Antrag zulässig**.

4. Zur Genehmigungsfähigkeit der Änderungen

4.1 Im gegenständlichen Genehmigungsverfahren wird zu prüfen sein, ob die Auswirkungen der Änderungen die Genehmigungsvoraussetzungen der §§ 17 Abs 2 – 5 UVP-G erfüllen. Basis der Beurteilung ist der rechtskräftige Konsens.

4.2 Dem UVP-Konsens liegt der Planfall 1/2019 zugrunde. In den Einreichunterlagen ist dieser Planfall für den Betriebsfall auf einen Planfall 0/2027 hochgerechnet. Dies dient dem Zweck, die seither eingetretenen und konkret zu erwartenden Änderungen im Umfeld der Seestadt, die nicht im Einflussbereich der Antragstellerin liegen, zu berücksichtigen und den Ist-Zustand ohne Realisierung des Änderungsprojektes möglichst realistisch darzustellen. Dem wird die Situation bei Umsetzung des Änderungsprojektes als Planfall 1/2027 (bzw als Planfall 1a/2027) gegenübergestellt. Die daraus hervorgehenden Änderungen wurden in den Einreichunterlagen fachlich bewertet. Daraus ergibt sich, dass die Genehmigungsvoraussetzungen der §§ 17 Abs 2 – 5 UVP-G nach Ansicht der Antragstellerin erfüllt sind.

Es wird somit gestellt der

ANTRAG:

Die Wiener Landesregierung wolle nach § 18b UVP-G die Genehmigung für die in dieser Eingabe und den angeschlossenen Einreichunterlagen näher dargestellten Änderungen erteilen.

Wien 3420 aspern Development AG