



Neues zur UVP

Balkonkisterl: bunt, wohlschmeckend und bio
Schwimmbecken: Gefahr für Haus- und Wildtiere
Mehr RadfahrerInnen braucht die Stadt



Dr. Andrea Schnattinger
Wiener Umwelthanwältin

Das UVP-Gesetz muss auch in Österreich ernstzunehmende, EU-konforme Verfahren ermöglichen!

Die anstehende Gesetzesnovelle zum Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz (UVP-G) bietet die Chance, die Tradition des seriösen Auseinandersetzens mit Umweltproblemen wieder aufzunehmen. Nicht allerdings wenn der Trend fortgesetzt wird, der die letzten Novellen geprägt hat und die bestehende Situation noch verschlechtert wird. Tatsache ist, Österreich hat auf Grund hoher Schwellenwerte eine wesentlich geringere Zahl an UVP-Verfahren als vergleichbare Staaten. Die meisten Verfahren, die überhaupt zustande kommen, laufen vereinfacht ab. Das heißt, die Öffentlichkeitsbeteiligung ist eingeschränkt und die Nachkontrolle fällt weitgehend aus.

Nach Ansicht der UmwelthanwältInnen und vieler NGOs ist das ein wesentlicher Mangel, der allerdings Genehmigungen auch nicht beschleunigt, wie man vielleicht annehmen könnte. Ein Problem stellt auch das vorgelagerte Feststellungsverfahren dar, das nahezu ausschließlich von Projektwerbern verwendet wird um nachzuweisen, dass ihr Projekt sowieso nicht UVP-pflichtig ist. Das Resultat ist eine aufwändige „Mini“-UVP im Vorfeld, die lange dauert und eine Verfahrenskonzentration kommt nicht zustande. Die Einzelverfahren müssen daher im Anschluss sehr wohl abgewickelt werden. Eine Beschleunigung gegenüber einem gut abgewickelten UVP-Verfahren, wie z. B. beim Wiener U-Bahnausbau, ist das nachweislich nicht!

Themenwechsel: In immer mehr Wiener Gärten befinden sich Schwimmbecken. Dieser Komfortgewinn sollte nicht mit einem Tribut an die Natur bezahlt werden. Jährlich fallen zahlreiche Wild- und Haustiere den Becken zum Opfer. Die WUA hat sich mit dem Problem beschäftigt und schlägt Ausstiegshilfen und tragende Abdeckungen als Lösungen vor. Bitte vergessen Sie nicht, dass auch kleine Kinder extrem gefährdet sind und steigern Sie die Sicherheitsvorkehrungen dementsprechend, falls Kleinkinder Zugang bekommen könnten.

In diesem Sinn wünsche ich Ihnen eine interessanten Zeit mit unserer neuen Ausgabe der umweltstadt

Ihre
Wiener Umwelthanwältin



Balkonkisterl: bunt, wohlschmeckend und bio

Bunte Pflanzenvielfalt für das Auge, aromatische Düfte für die Nase, Köstlichkeiten für den Gaumen und einen verlockenden Menüplan für Schmetterlinge kann jede/jeder auf den Balkon zaubern. Der Umwelt und Gesundheit zuliebe stammen die Pflanzen aus Bio-Produktion und sind in torffreie Blumenerde gepflanzt. Als Nektartankstellen für Schmetterlinge eignen sich beispielsweise duftende Kräuter wie Lavendel, wilder Oregano und Sand-Thymian. Tipps zur Bepflanzung Ihres Bio-Balkonkisterls bietet

„die umweltberatung“:

www.umweltberatung.at/blumenkisterl

Zu Beginn der Balkonsaison haben „die umweltberatung“, die WUA und die Gartenschmuckkette „bellaflora“ eine neue Generation Balkonkisterl zusammengestellt. Diese duftenden Kräuterkisterl und Schmetterlingspflanzen wurden in Bio-Qualität österreichweit in den „bellaflora“-Filialen angeboten und erfreuten sich größter Beliebtheit.



Anwendertagung „Vogelanprall an Glasflächen“

Nach der erfolgreichen Ornithologischen Fachtagung zum Thema „Vogelanprall an Glasflächen“ im Februar 2008 fand im April 2009 im Amtshaus Muthgasse im 19. Bezirk eine Veranstaltung zum selben Thema für PlanerInnen, ArchitektInnen und BauherrInnen statt.

Einleitend erörterte DI Martin Rössler von der Biologischen Station Auring Ringelsdorf den aktuellen Stand des Wissens bei der Vermeidung von Vogelanprall. Diplombiologe Heiko Haupt berichtete von seinen Untersuchungen am Post-Tower in Bonn, an den in einem Jahr über 1000 Vögel anprallten.

Referate von Vertretern der Glasindustrie

haben gezeigt, dass die vogelfreundliche Gestaltung von Glasflächen bereits als Geschäftsfeld erkannt wird und Patente für UV-Beschichtungen und spezielle Lacke eingereicht sind. Von kreativen ArchitektInnen und DesignerInnen werden die Möglichkeiten der Oberflächengestaltung von Glas bereits als zusätzliches Ausdrucksmittel eingesetzt. Architekt DI Andreas Treusch belegte dies mit der Vorstellung der Lärmschutzwand Theodor-Körner-Hof, bei der in Zusammenarbeit mit der MA 29 - Brücken- und Grundbau vorbildlicher Vogelschutz umgesetzt wurde.

Der Vogelschutz sollte jedenfalls bereits bei der Planung von Glasbauwerken berücksichtigt werden. Denn die Mehrkosten für vogelfreundliches Siebdruckglas betragen ca. 30 Euro pro m², wobei aber für die nachträgliche Sanierung von „Vogelfallen“ mit Folien 50 bis 120 Euro pro m² anzusetzen sind.

Bei der Tagung konnte bei PlanerInnen, ArchitektInnen und BauherrInnen vermehrt Bewusstsein für die Notwendigkeiten des Vogelschutzes bei Glasbauwerken und die gestalterischen und technischen Möglichkeiten beim Einsatz von Glas als Baustoff geschaffen werden.

Die Vorträge werden ab Juli 2009 unter www.wua-wien.at zum Download angeboten.



© DI Pendl, die umweltberatung

Sommer – Sonne – Badezeit: Schwimmbecken stellen auch eine Gefahr für Haus- und Wildtiere dar

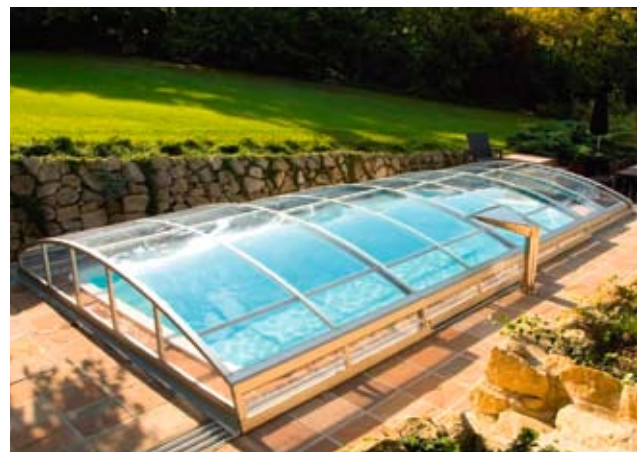
In vielen Wiener Gärten befindet sich bereits ein Schwimmbecken, das den meisten NutzerInnen sehr viel Freude bereitet. Es gibt aber auch Lebewesen, für die ein Schwimmbecken mit seinen glatten, senkrechten Wänden, die dann oft auch noch mit überstehenden Randabdeckungen versehen sind, eine wahre Todesfalle darstellt. So ertrinken jährlich eine Vielzahl an Haus- und Wildtieren aber auch Lurche (Frösche, Kröten, Salamander) und Insekten. Besonders in niederschlagsarmen Perioden werden die Tiere von Wasserstellen regelrecht angezogen und der Versuch zu trinken endet dann oft mit dem Tod. Um zu verhindern, dass Lebewesen durch Ertrinken umkommen – die Tiere schwimmen vorher oft bis zur Erschöpfung – sollte ein unbeaufsichtigtes Schwimmbecken ohne Flachzone so abgesichert werden, dass Tiere nicht in das Wasser gelangen können.

Eine Möglichkeit der Sicherung wäre eine Abdeckung der Wasseroberfläche mit einer starken Folie oder Plane, meist mit Strukturelementen, die mit dem

Rand dicht abschließt. Die Abdeckung ist nur dann effektiv, wenn das gesamte Schwimmbecken umschlossen wird, so dass auch Tiere die darüber gehen, nicht einbrechen und unter die Abdeckung gelangen. Auch die Montage einer Überdachung, die bei Bedarf ganz oder teilweise geöffnet werden kann, ist eine Lösung. Ein günstiger Nebeneffekt aller Abdeckungen ist, dass das Becken sauber und das Wasser warm bleibt.

Als Sofortmaßnahme kann eine Ausstiegshilfe, wie z. B. ein Brett, das am Beckenrand verankert ist, als „Rettungsteg“ angebracht werden. Auch ein leeres, nicht abgedecktes Schwimmbecken ist eine Todesfalle für Tiere, wenn keine Ausstiegshilfe wie z. B. ein schräges Brett oder stufenförmig aufgeschichtete Steine den Verunglückten zur Rettung bereit gestellt werden.

Die Absicherung des Schwimmbeckens minimiert die Gefahren und jede/r Verantwortliche sollte Vorkehrungen treffen, damit kein Geschöpf zu Schaden kommt und dass auch das eigene Badevergnügen durch den Anblick verunglückter und getöteter Lebewesen nicht getrübt wird. Nicht zuletzt – ein Schwimmbecken ist auch eine ernst zu nehmende Gefahrenquelle für Kleinkinder. Jeder Mensch, dessen Garten auch für kleine Kinder zu-



© privat

gänglich ist, sollte besonders darauf achten, dass das Becken abgesichert ist und die Abdeckung kindtragend bzw. wirklich auch kindersicher ist!



Rettung eines Turmfalkengeleges in Floridsdorf

Ein aufmerksamer Anrainer hat der WUA mitgeteilt, dass er auf einem Grundstück, das demnächst gerodet werden soll, ein Turmfalkenpärchen beobachtet und vermutet, dass dieses Pärchen auf einem am Grundstück stockenden Baum brütet. Eine Mitarbeiterin der WUA hat das Grundstück besichtigt und tatsächlich einen Turmfalken entdeckt, der einen bestehenden Krähenhorst auf einer Föhre als Brutstätte benutzt.

In weiterer Folge konnte in beispielhafter Zusammenarbeit mit

Herrn Ing. Siegfried Igler von der EBG,
Herrn Ing. Michael Blochberger von der Fima Porr,
Herrn Franz Krenn von der Firma Porr,
der Wiener Feuerwehr/Feuerwache Floridsdorf und
Herrn Dr. Hans Frey von der Greifvogelstation Haringsee

das Gelege geborgen werden.

Die fünf Eier werden nun in der Greifvogelstation Haringsee ausgebrütet. Die „Floridsdorfer“ Turmfalken werden dann beringt und wenn sie alt genug sind in die Freiheit entlassen.



© Johanna Ritter, WUA

Umweltverträglichkeitsprüfung und Umweltschutz

Nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G) ist der Umweltschutz ein Organ, das vom Bund oder vom betroffenen Land besonders dafür eingerichtet wurde, um den Schutz der Umwelt im Verwaltungsverfahren wahrzunehmen. Die Wiener Umweltschutzbehörde wurde mit dem Ziel nach dem Wiener Umweltschutzgesetz begründet, die Interessen des Umweltschutzes in Vollziehung von Landesgesetzen zu wahren.

Das UVP-G räumt der Wiener Umweltschutzbehörde folgende Rechte ein:

- Antragsrecht auf Einleitung eines Feststellungsverfahrens
- Parteistellung im Feststellungs- und im Genehmigungsverfahren
- Recht auf Übermittlung der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. der zusammenfassenden Bewertung
- Stellungnahmerecht zur Umweltverträglichkeitserklärung vor der öffentlichen Kundmachung
- Beschwerdelegitimation an den Verwaltungsgerichtshof
- Parteistellung bei der Abnahmeprüfung

Im Land Wien werden jährlich etwa fünf bis zehn UVP-Feststellungsverfahren und drei bis fünf UVP-Genehmigungsverfahren durchgeführt.



Feststellungsverfahren

Die mit dem Feststellungsverfahren einhergehende Einzelfallprüfung in Verbindung mit den vielen unbestimmten Gesetzesbegriffen im UVP-G haben dazu geführt, dass die Projektwerber immer umfangreichere Projektunterlagen mit immer detaillierteren Sachverständigengutachten vorlegen, um einer UVP-Pflicht zu entgehen. Diese umfangreichen Unterlagen für die Einzelfallprüfung verkomplizieren und verlangsamen die Feststellungsverfahren. Die ursprüngliche Intention des Gesetzgebers dem eigentlichen UVP-Verfahren ein maximal sechs Wochen dauerndes Feststellungsverfahren vorzulagern, um für den Projektwerber möglichst schnell Rechtsicherheit zu garantieren, hat sich in der Praxis nicht bewährt. Das Feststellungsverfahren wird in vielen Fällen zu einer „Mini-UVP“ ausgedehnt. In der Folge kommt es zu beträchtlichen Verzögerungen. Anstatt der vorgesehenen sechs Wochen dauern die erstinstanzlichen Verfahren im Regelfall mehrere Monate. Bei Feststellungsverfahren, die vom Umweltsenat in 2. Instanz entschieden werden, ist mit einer gesamten Verfahrensdauer von weit über einem Jahr zu rechnen. Das Feststellungsverfahren übersteigt damit bereits die Dauer eines durchschnittlichen ordentlichen UVP-Verfahrens.

Feststellungsverfahren bei Parkplätzen und Einkaufszentren

Die WUA hat sich in den letzten Jahren an mehreren Feststellungsverfahren betreffend Parkplätzen und Einkaufszentren beteiligt. In keinem einzigen Verfahren wurde von der Behörde eine UVP-Pflicht festgestellt. Dies liegt auf der einen Seite am sehr komplizierten Verfahren (siehe oben) und auf der anderen Seite an den im internationalen Vergleich viel zu hohen Schwellenwerten. Bei Einkaufszentren beträgt der Schwellenwert 10 ha oder 1.000 Stellplätze für Kraftfahrzeuge. Nach dem Wiener Stellplatzregulativ sind für eine Geschoßfläche von 80.000 m² insgesamt 1.000 Stellplätze zu errichten. Geschoßflächen von über 80.000 m² erreichen in Wien nur die größten Einkaufszentren wie beispielsweise das Donauzentrum oder die Milleniums City. Die in Wien in den letzten Jah-

ren errichteten Einkaufszentren wie Q19-Einkaufsquartier Döbling oder Stadioncenter weisen Geschoßflächen von 20.000 bis 30.000 m² auf und erreichen damit nur etwa ein Drittel des Schwellenwertes. In Deutschland ist bereits ab einer Geschoßfläche von 5.000 m² verpflichtend eine UVP durchzuführen. Damit ist der österreichische Schwellenwert etwa 16-mal höher.

Bei Parkplätzen ist die Situation ähnlich. Der Schwellenwert von 1.500 Stellplätzen entspricht etwa einer flächenmäßigen Ausdehnung von 3 ha, wenn man pro Stellplatz etwa einen realistischen Flächenbedarf von 20 m² annimmt. Auch ist das österreichische UVP-G im Vergleich mit Deutschland zu großzügig. In Deutschland ist bereits eine Ausdehnung von 1 ha UVP-pflichtig, womit der österreichische Schwellenwert noch immer dreimal so hoch ist.

Neugestaltung des Feststellungsverfahrens

Die Wiener Umweltschutzbehörde fordert bereits seit längerer Zeit im Sinne aller Beteiligten eine Vereinfachung des Feststellungsverfahrens. Um die vom UVP-G vorgeschriebene sechs-wöchige Verfahrensdauer einhalten zu können, müssen die Einzelfallprüfungen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Die derzeit sehr komplizierten Kumulierungsbestimmungen könnten dem deutschen UVP-G angepasst werden. Demnach genügt ein räumlicher und sachlicher Zusammenhang um die einzelnen Vorhaben zu addieren. Erreichen die addierten Werte einen bestimmten Schwellenwert, so ist verpflichtend eine UVP durchzuführen.

UVP für Autobahnen und Schnellstraßen sowie Eisenbahnstrecken

Das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) erstellt den Generalverkehrsplan und beauftragt für den Bau von Hochleistungsstrecken die ÖBB bzw. für den Bau von Bundesstraßen die ASFINAG mit der Realisierung der Projekte. Gleichzeitig ist

das BMVIT im UVP-Verfahren die Behörde, die über die Umweltverträglichkeit der Projekte zu entscheiden hat. Es besteht daher in diesen UVP-Verfahren weitgehend Identität zwischen den Projektwerbern und der Behörde. Aus Sicht der Wiener Umweltschutzbehörde sollten UVP-Verfahren für Auto- und Eisenbahnen denselben Kriterien wie alle übrigen UVP-Verfahren unterliegen. Damit wäre auch für diese Verfahren ein zweigliedriger Instanzenzug mit dem Umweltsenat als zweite Instanz gewährleistet.

Erfahrungen aus einigen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren

Flussbauliches Gesamtprojekt Donau östlich von Wien

Ziel des Projektes ist es, in der 100 Meter breiten Schiffahrtsrinne eine Mindestfahrwassertiefe bei Niedrigwasser von 2,80 Meter zu erreichen. Zusätzlich soll durch Zugabe von Grobkies die Sohleentiefung gestoppt werden. Als Gegenmaßnahme sind zur Verbesserung der Wasserversorgung des Nationalparks Donau-Auen umfangreiche Uferrenaturierungs- und Gewässervernetzungsmaßnahmen vorgesehen. Das in vielen Uferabschnitten anzutreffende enge Steinkorsett wird ebenso wie Traversen weitestgehend rückgebaut um der Au-Landschaft wieder ihre ursprüngliche Dynamik zurück zu geben und die Grundwasserverhältnisse zu stabilisieren. Die standorttypische Fauna und Flora soll damit sichergestellt werden. Das Projekt wurde im März 2006 eingereicht. Im Herbst 2008 fand in Hainburg eine drei Tage dauernde mündliche Verhandlung statt, an der sich Bürgerinitiativen und NGOs rege beteiligten.

Das gesamte Projekt zeichnet sich durch sehr komplexe Wechselwirkungen der einzelnen Maßnahmen aus. Die WUA war von Beginn an in das Projekt eingebunden, ohne aber entscheidend auf das Projekt einwirken zu können. Ähnlich ist es den beteiligten NGOs und Bürgerinitiativen ergangen. Auf Vorschläge bzw. Gegengutachten wurde von Projektwerber und Behördenseite teilweise zu wenig ein-

gegangen. Die Wahl des Verhandlungsortes und die mangelnde Information der Beteiligten, sowie die nach dem österreichischen UVP-G festgelegte Abwicklung als vereinfachtes Verfahren, führten bei NGOs und Bürgerinitiativen zu großer Unzufriedenheit. Aus Sicht der WUA hätte eine bessere Integration kritischer fachlicher Stellungnahmen im Vorfeld Missverständnisse ausräumen können und für den Projektwerber letztlich einen schnelleren Verfahrensabschluss ermöglicht. Auf Grund der divergierenden Positionen ist jedoch ein konfliktfreier Verfahrensablauf im vorliegenden Fall nicht möglich.

Hauptbahnhof Wien

Der zukünftige Wiener Hauptbahnhof verbindet die Gleisanlagen der Süd- und Ostbahn. Dadurch entsteht anstelle von zwei Kopfbahnhöfen ein Durchgangsbahnhof. Dieses Vorhaben und die beabsichtigte Auffassung des derzeitigen Frachtenbahnhofs bewirken, dass große Flächen für neue Nutzungsmöglichkeiten frei werden. Auf diesen Flächen soll in den nächsten 15 bis 20 Jahren ein neuer Stadtteil mit bis zu 10.000 BewohnerInnen und bis zu 25.000 Arbeitsplätzen entstehen.

Der Wiener Hauptbahnhof wird nach Fertigstellung der größte Verkehrsknotenpunkt in Wien sein. Umso wichtiger ist daher eine gute Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine möglichst barrierefreie Anbindung des nichtmotorisierten Verkehrs. Aus Sicht der Wiener Umweltschutzbehörde war es im UVP-Verfahren nicht möglich, dem Projektwerber z. B. sinnvolle Lagen und Anbindungen für Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof als Auflage vorzuschreiben.

In der mündlichen Verhandlung hat sich wieder deutlich gezeigt, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund des Problems „wo endet eine Auflage und wo wird ein Projekt so sehr verändert, dass es nicht mehr dasselbe ist“ nicht das geeignete Instrumentarium ist, um schlussendlich ein besseres Projekt zu erwirken. Umso wichtiger wird in den nächsten Jahren eine Anwendung der SUP-Verfahren im Vorfeld zur Projektoptimierung im Sinne von Umwelt- und Klimakriterien.



© Stadt Wien - MA 21B/Quelle: „Tovatt Architects & Planners“

Flugfeld/Seestadt Aspern

In Aspern soll in den nächsten 15 bis 20 Jahren auf 240 ha einer neuer Stadtteil mit 20.000 BewohnerInnen und noch mal so vielen Arbeitsplätzen entstehen. Die Umsetzung ist in drei Phasen geplant, wobei die erste Phase den südwestlichen Teil mit



© Stadt Wien - MA 21B/Quelle: „Tovatt Architects & Planners“

den kürzestmöglichen Verbindungen zur 2010 fertig gestellten U2 Station Aspernstraße umfasst. Für das den südwestlichen Teil betreffende Projekt ist eine Städtebauvorhaben-Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die erforderlichen Erschließungsstraßen sind zusätzlich für sich alleine einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Verkehr

Ein zentrales Thema innerhalb der UVP bildet das steigende Verkehrsaufkommen. Im Endausbau soll das Gebiet durch zwei U-Bahnstationen, jeweils einer Straßenbahnlinie von Norden und Süden sowie durch die Schnellbahn ideal an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sein. Die VerkehrsplanerInnen erhoffen sich damit eine deutliche Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr. Nach erfolgtem Endausbau prognostizieren die VerkehrsplanerInnen einen MIV-Anteil von lediglich 24 %. Aus Sicht der WUA ist dieses Ziel nur zu erreichen, wenn Begleitmaßnahmen gesetzt werden, die den öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr weiter fördern. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang die Reduzierung des Stellplatzregulatives. Die Stellplätze sollen auf gut erreichbaren Arealen außerhalb der Wohnhausanlagen errichtet werden. Das bietet den großen Vorteil, dass nicht zu jeder Wohnhausanlage eigene Zufahrtmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Ist der

Fußweg zum Parkplatz etwa gleich lang wie zur nächsten Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel, wird automatisch die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert. Für RadfahrerInnen müssen kurze, barrierefreie Wege vor allem zu Schnell- und U-Bahn geschaffen werden. Die RadfahrerInnen benötigen attraktive Abstellmöglichkeiten ihrer Räder im Wohn- und Haltestellenbereich. Jede/r Verkehrsteilnehmer/in sollte die seinem Verkehrsanteil entsprechenden Verkehrsflächen erhalten. Damit dürfte der MIV maximal ein Viertel der Verkehrsflächen benötigen. Die Verkehrsprognosen sehen einen nicht motorisierten Verkehrsanteil von 40 % vor. Dementsprechend sollten auch die Verkehrsflächen geplant werden. Es würde sich jedenfalls anbieten, sämtliche Straßen innerhalb der sogenannten Ringstraße verkehrsbereit zu konzipieren.

Grün- und Freiraumgestaltung

Einen zweiten Schwerpunkt der UVP bildet die Grün- und Freiraumgestaltung. Der westliche und östliche Grünzug soll durch zwei Grünbrücken über die Ostbahn und die zukünftige A23 Spange Flugfeld Aspern verlängert werden. Am südlichen Ende des Flugfeldes werden die beiden Grüngürtel durch die B3 – Donaustraße unterbrochen. Die B3 wird bei Vollen- dung des Projektes ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von etwa 35.000 Fahrzeugen aufweisen und bildet demnach eine beträchtliche Barriere zum Lobauvorland. Auf Grund dieser starken Barrierewirkung muss jedenfalls auch über die B3 eine entsprechend attraktive Querung projektiert werden. Eine begrünte Querung hätte den großen Vorteil, dass eine Anbindung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an das Lobauvorland erreicht werden könnte und damit sowohl eine Biotopvernetzung als auch Durchlässigkeit für Erholungszwecke ermöglicht wird.

Diese beiden UVP-Verfahren haben aber jedenfalls eine gewisse Beispielswirkung für alle noch folgenden Umweltverträglichkeitsprüfungen im Flugfeld Aspern. Die Städtebau-UVP ist außerdem keine Projektgenehmigungs-UVP und hat daher einen größeren Gestaltungsspielraum als andere UVP-Verfahren.

Das UVP-Verfahren im grenzüberschreitenden Rahmen

Bei der großen Mehrzahl jener Projekte, die einem UVP-Verfahren zu unterziehen sind, sind die zu betrachtenden Auswirkungen auf die in § 1 UVP-G respektive in Artikel 3 der UVP-Richtlinie aufgezählten Schutzgüter räumlich so begrenzt, dass nur Gebiete eines Staates betroffen sind. Bei Projekten, die in der Nähe von Staatsgrenzen verwirklicht werden sollen, oder bei Projekten die potenzielle Auswirkungen auf sehr große Entfernungen verursachen können, stellt sich die Situation anders dar.

Sind solche grenzüberschreitenden Auswirkungen nicht auszuschließen, ergibt sich auf Grundlage zweier für Österreich maßgeblichen Rechtsmaterien ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren. Einerseits sieht die zwischen den Mitgliedsstaaten der EU anzuwendende Richtlinie des Rates 85/337/EG (geändert durch 97/11/EG und 2003/35/EG) vor, dass in einem solchen Fall allen potenziell betroffenen UnionsbürgerInnen die gleichen Rechte im Verfahren einzuräumen sind, wie den BürgerInnen jenes Staates, von dem das Verfahren ausgeht. Außerhalb der europäischen Union und im Verhältnis eines Mitgliedstaates der EU zu einem Drittstaat ist als internationales Abkommen die Espoo-Konvention (BGBl. III 201/1997) das Regulativ für solche Verfahren. Sie wurde bis heute von 30 Staaten unterzeichnet und hat 42 Mitglieder, die vor allem in Europa zu finden sind. In speziellen Fällen – wie etwa mit der Slowakischen Republik – existiert zusätzlich zu diesen multilateralen anzuwendenden Abkommen ein eigenes bilaterales Abkommen (BGBl. III 1/2005) mit Österreich, welches spezielle Verfahrenspunkte genauer regelt.

Auf dem Gebiet der Stadt Wien gibt es im Allgemeinen keine Projekte, die ein solches grenzüberschreitendes Verfahren auslösen würden. Eine Ausnahme bildet hier etwa das Projekt des Donauausbaus östlich von Wien, das auf Grund seiner großen räumlichen Ausdehnung einerseits



in einem kleinen Teil in die Zuständigkeit Wiens fällt und andererseits auch die Slowakische Republik betrifft.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit als Atomschutzbeauftragte für Wien ist die WUA jedoch regelmäßig mit UVP-Verfahren, die ihren Ausgangspunkt im Ausland haben, beschäftigt. Kernenergieanlagen sind, wie aus dem Anhang der Richtlinie hervorgeht, prinzipiell immer einer UVP zu unterziehen. Auswirkungen von kerntechnischen Anlagen auf das Gebiet Österreichs im Allgemeinen und Wiens im Speziellen – vor allem bei schweren Unfällen – sind oft nicht auszuschließen. Die Wiener Umweltanwaltschaft nimmt in allen diesen grenzüberschreitenden Verfahren die Interessens Wiens wahr und beteiligt sich je nach konkreten Fall mit Fachstellungen, Musterstellungen für BürgerInnen und nimmt an der Konsultation am Verfahren teil.

Neben den UVP-Verfahren im grenzüberschreitenden Rahmen gibt es innerhalb der Rechtssphäre der EU auch die Verfahren nach der Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie 2001/42/EG).

In der jüngsten Vergangenheit hat sich die Wiener Umweltanwaltschaft im Atombereich an sieben grenzüberschreitenden UVP-Verfahren beteiligt:


- **Leistungserhöhung der Reaktoren 1 und 2 am Standort Mochovce** (Slowakische Republik). In diesem Verfahren hat die Wiener Umweltanwaltschaft eine kritische technische Stellungnahme abgegeben und an den bilateralen Konsultationen teilgenommen. Hier kam es auf Grund von Verfahrensbesonderheiten im slowakischen Recht zu Problemen bei der Umsetzung der angemessenen Öffentlichkeitsbeteiligung in Österreich, die erst auf dem Verhandlungsweg gelöst werden mussten.
- **Fertigstellung der Reaktoren der CANDU-Linie am Standort Cernavodă** (Rumänien). Bei diesem re-

lativ weit von Wien entfernten Kraftwerk gab es eine technische Stellungnahme der Wiener Umweltanwaltschaft. Bei diesem Reaktor handelt es sich um den einzigen Standort in Europa mit einem Schwerwasserleistungsreaktor, daher war auch die Konsultation zu diesem Projekt von besonderem Interesse. Die Abwicklung des Verfahrens war in wesentlichen Punkten vorbildhaft für diesen Typ von Projekten. (Vergl. Good Practice-Katalog für internationale UVP-Prozesse von Atomanlagen, Österreichisches Ökologieinstitut, 12/2008 – zu bestellen unter www.wua-wien.at/home/publikationen.)

- **Bau eines Leistungsreaktors unbekanntens Typs mit einer elektrischen Leistung von maximal 1600 MW durch Fennovoima** (Finnland). Die Wiener Umweltanwaltschaft vertritt in diesem Verfahren die Interessen Wiens mit einer Stellungnahme.
- **Bau eines Leistungsreaktors unbekanntens Typs mit einer elektrischen Leistung von maximal 1600 MW durch TVO** (Finnland). Neben einer Stellungnahme zum Projekt nimmt die Wiener Umweltanwaltschaft als gemeinsame Vertreterin der Bundesländer an der Konsultation teil.
- **Bau eines Leistungsreaktors unbekanntens Typs mit einer elektrischen Leistung von maximal 1600 MW durch Fortum Heat and Power Oy** (Finnland). Neben einer Stellungnahme zum Projekt nimmt die Wiener Umweltanwaltschaft als gemeinsame Vertreterin der Bundesländer an der Konsultation teil.
- **Die Errichtung von Leistungsreaktoren unbekannter Anzahl und Typs mit einer elektrischen Leistung von maximal 3400 MW am Standort Temelin** (Tschechische Republik). Die Wiener Umweltanwaltschaft hat im Rahmen des Scoping-Verfahrens mehrere Punkte für die UVE eingefordert, die sich auch in den vorliegenden Aufträgen der Behörde

an den Antragsteller wiederfinden. Das Hauptverfahren steht noch aus.

- **Fertigstellung zweier Reaktoren vom Typ WWER 440/213 am Standort Mochovce** (Slowakische Republik). Nach längeren Verhandlungen und Druck – auch durch Wien – auf Behörde und Antragstellerin gibt es für das Projekt eine UVP. Im Scoping-Verfahren stellt die Wiener Umweltanwaltschaft eine Musterstellungnahme für alle BürgerInnen zur Verfügung und fordert selbst in einer umfangreichen Stellungnahme eine umfassende und nachvollziehbare UVE für das Hauptverfahren.

Die grenzüberschreitenden Verfahren sind in der Regel zweistufig. Im ersten Teil, der üblich als Scoping-Verfahren bezeichnet wird, wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit der Untersuchungsrahmen für das Projekt ermittelt. Auf Grundlage dieses Verfahrensteils erfolgt die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung, die im zweiten Teil des Verfahrens behandelt wird und neben den Stellungnahmen, Ergebnissen von Konsultationen und den eigenen Erwägungen der Behörde die Grundlage für die Entscheidung über den Projektantrag darstellt. 

Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin: Wiener Umweltanwaltschaft, Muthgasse 62, 1190 Wien
Tel.: 01/37979/0
E-Mail: post@wua.wien.gv.at
web: www.wua-wien.at
Redaktion: Romana Uhyrek
Gestaltung: DYNAMOWIEN
Cover: Modell Hauptbahnhof Wien,
© ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
Druck: Gugler cross media,
3390 Melk, gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“ und nach der Richtlinie „Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens, UWZ 609.



Mehr RadfahrerInnen braucht die Stadt

Änderungen der Straßenverkehrsordnung notwendig

Radfahren ist umweltfreundlich und gesund. Darüber bestehen wohl keine Zweifel. Die Förderung des Radverkehrs ist aber auch gendgerecht, da vor allem Kinder und ältere Menschen davon profitieren würden. Derzeit sind etwa 50 % aller Wege in Österreich, die mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer als drei Kilometer. Im innerstädtischen Bereich kann das Fahrrad bei Distanzen unter drei Kilometer in Punkto Schnelligkeit es leicht mit dem Auto aufnehmen. Zusätzlich besteht bei geringen Distanzen das größte Einsparungspotential bei Luftschadstoffen, da gerade der Startvorgang beim Auto die größten Schadstoffe verursacht. Die Stadt Wien hat es sich deswegen zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren wesentlich zu erhöhen.

Aus Sicht der Wiener Umweltanwaltschaft sind die diversen Absichtserklärungen zur Steigerung des Radverkehrsanteiles gut gemeint. Um z. B. das im Masterplan Verkehr genannte Ziel von 8 % Anteil am Modal Split zu erreichen, sind jedoch auch neue rechtliche Rahmenbedingungen notwendig. Das Fahrrad hat den Sprung vom Sport- und Freizeitgerät zum gleichwertigen Verkehrsteilnehmer noch nicht ganz geschafft. Dieser Sprung kann nur gelingen, wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu Gunsten der RadfahrerInnen geändert und teilweise irreführende Sonderregelungen für RadfahrerInnen beseitigt werden. Die derzeitige Fassung der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) ist aus historischen Gründen zu stark auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet.

Die Wiener Umweltanwaltschaft hat daher unbedingt notwendige Änderungen in der StVO zusammengefasst:

Radfahren gegen die Einbahn

Einbahnsysteme dienen im städtischen Bereich dazu, Straßenzüge für den motorisierten Verkehr unattraktiv zu machen und Verkehrsströme aus den Wohngebieten zu ziehen. Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr sind aber RadfahrerInnen in Wohngebieten durchaus erwünscht. RadfahrerInnen müssen aber durch die Vielzahl an Einbahnen gerade im innerstädtischen Bereich große Umwege auf sich nehmen. Damit reduziert sich aber die Zeitersparnis, die RadfahrerInnen in der Stadt gegenüber AutofahrerInnen haben.

Etwaige größere Gefährdungen von RadfahrerInnen, die gegen die Einbahn fahren, haben sich in internationalen Studien nicht bewahrheitet. AutofahrerInnen fahren generell langsamer, wenn sie wissen, dass ihnen ein Fahrrad entgegenkommen kann und außerdem AutofahrerInnen und FahrradfahrerInnen einander sehen. In Tempo-30-Zonen sollte Radfahren gegen die Einbahn generell erlaubt werden. Einzelne Ausnahmen sollten aber zulässig sein.

Vorrangregeln für Radfahren abschaffen

Die derzeitige Wartepflicht beim Verlassen einer Radfahranlage ist zu streichen. Diese Wartepflicht führt beispielsweise dazu, dass geradeaus fahrende RadfahrerInnen entgegenkommenden Linksabiegern den Vorrang einzuräumen haben. Alle Konflikte, die zwischen RadfahrerInnen auf Radfahranlagen und anderen StraßenbenützerInnen auftreten können, sind durch die allgemeine Fahrordnung sowie die Regeln über Richtungs- und Fahrstreifenwechsel allgemein verständlich, sicher und praxisgerecht geregelt. Sonderregelungen führen zu Rechtsunsicherheiten zwischen Rad- und AutofahrerInnen und sollten abgeschafft werden.

Wegfall der Radwegbenutzungspflicht

Radwege einige Meter von der Straße entfernt zwischen parkenden Autos und einem Grünstreifen werden von den AutofahrerInnen kaum wahrgenommen. Im Kreuzungsbereich tauchen die RadfahrerInnen plötzlich quasi aus dem Nichts auf. Das subjektive Sicherheitsgefühl auf Radwegen wird durch zahlreiche europaweite Untersuchungen nicht bestätigt. Die Unfallhäufigkeit vor allem im Kreuzungsbereich steigt auf Radwegen um das bis zu Sechsfache. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht entkoppelt die schnellen RadfahrerInnen von den langsamen und von den FußgängerInnen und macht den Radverkehr sicherer. Den RadfahrerInnen sollte es deshalb freigestellt sein, ob sie den Radweg benutzen wollen oder nicht.

Nebeneinander fahren soll erlaubt sein

Es ist unverständlich, dass das nebeneinander Fahren von RadfahrerInnen generell verboten ist. So wäre es beispielsweise vor geregelten Kreuzungen sinnvoll, wenn RadfahrerInnen sich bei Rot nebeneinander aufstellen dürften, um bei Grün die Kreuzung nebeneinander fahrend zu überqueren. Auch auf wenig befahrenen Straßen sollte ein nebeneinander Fahren erlaubt sein. Die StVO sollte dahingehend geändert werden, dass RadfahrerInnen nebeneinander fahren dürfen, sofern die Leichtigkeit und Flüssigkeit des sonstigen Verkehrs nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Aus Sicht der Wiener Umweltanwaltschaft wären die aufgezeigten Maßnahmen ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Entscheidend wird vor allem sein, ob es den Radfahrerinnen und Radfahrern gelingt, ihre Präsenz im Straßenverkehr zu erhöhen. Studien haben gezeigt, dass ein höherer Radverkehrsanteil zu einem geringeren Unfallrisiko führt. Durch die höhere Anzahl von RadfahrerInnen im Verkehr werden diese besser als gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen.

