

The background of the lower two-thirds of the page features a series of stylized, overlapping silhouettes of people in various colors (yellow, purple, red, green, blue). The silhouettes are semi-transparent and layered, creating a sense of depth and movement. They appear to be walking or standing in a group, with some figures in the foreground being more prominent than others.

BürgerInnen- beteiligung

*Neues von der S1
Mediation
UVP-G 2000*



Dr. Andrea Schnattinger
Wiener Umwelthanwältin

BürgerInnenbeteiligung stellt hohe Anforderungen an alle TeilnehmerInnen, bringt aber Qualität und Identifikation in Projekten und Planungsprozessen!

Die Partizipation von BürgerInnen bei Projekten und Plänen, die ihr Lebensumfeld und ihre Lebensqualität wesentlich beeinflussen, ist heute selbstverständlicher Bestandteil unseres Rechts- und Demokratieverständnisses. Die Praxis ist dennoch dornig und von Lernprozessen in vielerlei Hinsicht geprägt.

Interessen können umso leichter einfließen, umso schärfer sie umgrenzt sind, umso kleiner die betroffene Gruppe ist und umso früher der Interessensausgleich stattfindet!

Die Beteiligungsverfahren, in denen

die WUA zur Zeit aktiv ist, sind aber höchst komplex, mit einer Vielzahl von Interessen und Betroffenen, wie die Mediation Flughafen Wien. Mit steigender Größe wird es schwerer nicht nur Konsens zu erreichen, sondern vor allem die Verbindlichkeit von Vereinbarungen zu halten.

In vielen Fällen ist moderierte Konsultation ein Weg der BürgerInneninteressen gezielt einfließen lässt. Einige Grundsätze, die immer berücksichtigt werden müssen, sind Ehrlichkeit und Wertschätzung gegenüber allen Beteiligten und Anliegen. Die WUA sieht BürgerInnen als ExpertInnen in ihrem eige-

nen Lebensumfeld, die andere Aspekte als die Umwelthanwaltschaft einbringen. Unsere Institution muss die eigentlichen und objektiven Umweltwirkungen für die WienerInnen und für die Umweltqualität über Wien hinaus betrachten und wird durch lokale Interessen und NGOs wesentlich unterstützt und ergänzt. Insofern ist es absolut richtig, dass Bürgerinitiativen, NGOs als qualifizierte Öffentlichkeit und UmwelthanwältInnen Parteistellung nach dem UVP-Gesetz haben und in Mediationsverfahren und strategischen Umweltprüfungen mit ergänzenden Aufgaben tätig sind.

Ein interessantes Leseerlebnis wünscht Ihnen

Ihre

Wiener Umwelthanwältin



Tierschutzombudsstelle Wien – neu ab 1.1.2005



DI Persy, Mag. Gsandtner, Fr. Bernhaus

Die Tierschutzombudsstelle Wien (TOW) wurde aufgrund des Bundestierschutzgesetzes als weisungsfreie und unabhängige Einrichtung des Landes Wien gegründet. Ihr Leiter, der Tierschutzombudsmann Mag. Hermann Gsandtner, und sein Team vertreten die Interessen der Tiere und setzen sich nicht nur für ihr Wohlbefinden, sondern auch für die Wahrung ihrer Würde ein. Oberstes Ziel ist die tiergerechte Haltung und der verantwortungsbewusste Umgang mit Tieren.

Die Aufgaben der TOW umfassen u.a.:

- Parteienstellung in Verwaltungsverfahren
- Wahrnehmung der Mitgliedschaft im Tierschutzrat

- Evaluierung des Vollzuges des Bundesgesetzes über den Schutz der Tiere
- Begutachtung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen
- Erarbeitung von Konzepten und Vorschlägen zu verschiedensten Tierschutzthemen
- Förderung des Tierschutzgedankens bei Kindern und Jugendlichen
- Öffentlichkeitsarbeit vor allem durch Sensibilisierung der Bevölkerung für die Anliegen des Tierschutzes
- Kooperation mit Institutionen ähnlicher Zielsetzung in Wien/Österreich/ auf EU-Ebene

Unsere Kollegin, DI Eva Persy, M.Sc., ist seit Jänner 2005 stellvertretende Leiterin der TOW – wir gratulieren herzlich zu dieser verantwortungsvollen neuen Aufgabe! Sie wird jedoch weiterhin zur Hälfte ihrer Arbeitszeit WUA-Mitarbeiterin bleiben und ist für die WUA-Themenschwerpunkte „EU-Aufgaben“ und „Nachhaltige Entwicklung“ zuständig.

Die WUA freut sich schon auf die Zusammenarbeit mit der Tierschutzombudsstelle.

Mehr Informationen:
www.wien.at/umwelt/tow

Personelles

Seit Februar 2005 verstärkt Herr DI Harald Eberl unser Team. DI Eberl wird in der WUA die Anti-Atom-Agenden wahrnehmen. Sein Studienschwerpunkt lag im Bereich Kernphysik, wo er fundierte Kenntnisse des Strahlenschutzes erwarb. Seine frühere Tätigkeit als Projektleiter in der Antennentechnik beim Österreichischen Rundfunk, macht ihn ebenfalls zu einem wertvollen Mitarbeiter auf dem Gebiet der EMV (Elektro-Magnetische-Verträglichkeit). In den letzten drei Jahren befasste er sich im Forschungszentrum Seibersdorf mit den Forschungsschwerpunkten „Intelligente Antennen“ und „Quantenkryptographie“. Unser neuer Kollege freut sich schon seine umfassenden Erfahrungen für Umwelt und Naturschutz einzubringen. In seiner Freizeit beobachtet er gerne die Sterne und schwingt mit seiner Frau das Tanzbein.



DI Eberl



Neues von der S1 – Wiener Außenring-schnellstraße

Die ÖSAG/ASFINAG hat Nutzen-Kosten-Analysen zu den Abschnitten Schwechat – Ölhafen und Ölhafen – Süßenbrunn etwa zum Jahreswechsel vorgelegt. Da die Stadt Wien bereits seit der SUPer NOW einen Tunnel zur Donauquerung für die einzige Lösung hält, die Erholungsgebiete an der Neuen Donau und den Nationalpark zu bewahren, war eine intensive Diskussion mit den Projektanten notwendig. Seitens der ÖSAG wurde die Brücke mit den Argumenten der besseren Verkehrserschließung argumentiert und sogar mit einer besseren Umweltbewertung belegt als der Tunnel. Die WUA kritisiert vor allem, dass die Auswirkungen der Brücke in Bau und Betrieb zu günstig bewertet sind und dem Tunnel durch die geplante Einfahrt im NATURA 2000 Gebiet Mannswörther Au ein unnötig schlechtes Umweltzeugnis ausgestellt wird. In den Bereichen Lärm, Luftschadstoffe, Biotopvernetzung, Freizeit und Erholung sowie Landschaftsbild muss der Tunnel besser abschneiden als eine Brücke, sodass mit einer Verlegung der Tunneleinfahrt das Problem weitgehend gelöst wäre.

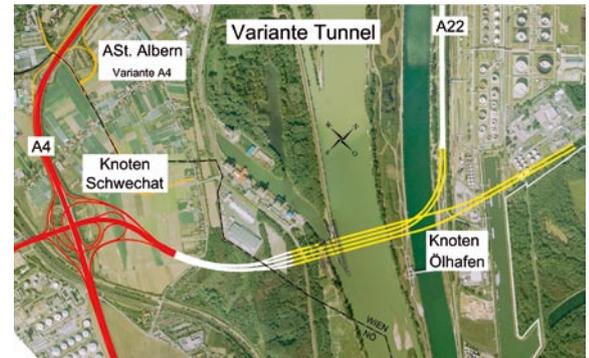
Für den Abschnitt Ölhafen bis Süßenbrunn liegen im wesentlichen zwei Varianten vor: Eine „innere“ mit kurzer Unterquerung der Lobau über das Asperner Flugfeld und eine „äußere“ mit einer ca. 3,5 km langen Querung der Lobau und an Großenzersdorf vorbei. Für die ÖSAG ist die „äußere“ die bessere Variante.

Probleme sieht die WUA unter anderem in folgenden Punkten:

- Bei der Unterquerung der Lobau wurde nicht berücksichtigt, dass eine längere Variante mehr Untersuchungen im Nationalpark benötigt. Zusätzlich wurde die gesamte Hydrogeologie unzureichend bearbeitet.
- Die „innere“ Variante wurde in der SUPer NOW vor allem aufgrund der Raumentwicklung besser bewertet, die

Hand in Hand mit der Entwicklung eines öffentlichen Verkehrsnetzes geht. Eine „äußere“ Variante forciert ausschließlich den Autoverkehr.

- Die Zerschneidung der agrarischen Flächen bleibt erstaunlicherweise nahezu unbewertet, obwohl klar ist, dass eine Umwidmung und der viel zitierte „Speckgürtel“ die logische Folge sind.
- Eine etwaige „innere“ Variante darf den geschützten Landschaftsteil Breitenlee nicht beeinträchtigen.
- Die Maßnahmen gegen Lärm und Luftschadstoffe auf den in Aussicht genommenen Trassen und somit die notwendigen Längen der Einhausungen, sind aus Sicht der WUA nicht ausreichend und müssen sicher noch verbessert werden. Das Prinzip „je kürzer die Strecke, desto weniger Emissionen in Bau und Betrieb“, ergibt einen Vorteil für die „innere“ Variante in der Umweltbilanz.



© ASFINAG/ÖSAG



© ASFINAG/ÖSAG



Trassenvarianten, grün = „äußere“, blau = „innere“

© ASFINAG/ÖSAG

Im Rahmen von Mediations- und Bürgerbeteiligungsverfahren ist unser oberstes Ziel, die Umweltinteressen der Wienerinnen und Wiener zu vertreten!



DI Alfred Brezansky
Unser Experte für technischen Umweltschutz und allgemeine Umweltthemen stellt sich vor

Als Absolvent der Universität Bodenkultur/Studienrichtung Kulturtechnik und Wasserwirtschaft und auf Grund meiner breiten beruflichen Erfahrung mit Umweltschutzthemen, vor allem auch des technischen Umweltschutzes, war es für mich eine einmalige Gelegenheit bei der

Neugründung der Wiener Umwelthanwaltschaft vor über 11 Jahren dabei zu sein. Für mich kann Umweltschutz nicht isoliert betrachtet werden. Umweltschutzinteressen sind immer auch in Beziehung zu setzen mit wirtschaftlichen Interessen und sozialen Bedürfnissen. Genauso wie es eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung nur unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und der sozialen Aspekte geben kann. In diesem Spannungsfeld entstehen oft Konflikte. Umweltschutz und die Bedürfnisse des Einzelnen werden oft nicht ausreichend berücksichtigt und als lästiges Sandkorn im Getriebe wahrgenommen, auch wenn seine ureigensten Interessen betroffen sind. Ein ständiges und wichtiges Thema meiner Arbeit im Umweltschutz ist es daher mitzuhelfen und Verständnis dafür zu schaffen, dass BürgerInnen vermehrt Mitgestaltungsmöglichkeit bei Entscheidungen, die sie und ihren Lebensraum unmittelbar betreffen und beeinflussen, eingeräumt wird. In diesem Zusammenhang bekommen Themen, wie Partizipation bei umweltrelevanten Vorhaben und Möglichkeiten der Konfliktregelung, wie die Umweltmediation, einen wichtigen Stellenwert für die Arbeit der Umwelthanwaltschaft.

Umweltmediation

Anspruch und Realität am Beispiel der Flughafenmediation Schwechat – eine Zwischenbilanz

Konflikte sind normale Bestandteile gesellschaftlichen Zusammenlebens. Media-

tion hat sich als Verfahren zur Konfliktregelung bestens bewährt. Dadurch lässt sich in vielen Fällen schon im Vorfeld bei konflikträchtigen umweltrelevanten Projekten eine Konflikteskalation vermeiden. Die harmonisierende Vermittlung wird durch frühzeitige Information, offene und ehrliche Kommunikation sowie Einbeziehung und Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Parteien in Planungs- und Entscheidungsprozess getragen.

Umweltmediation ist ein freiwilliges, klar strukturiertes Verhandlungsverfahren. Im Rahmen dieser Verhandlungen suchen möglichst alle, von einem umweltrelevanten Projekt Betroffenen, auf freiwilliger Basis gemeinsam und gleichberechtigt, unter Leitung eines oder mehrerer allparteilicher MediatorenInnen, nach einer dauerhaften Lösung. Gemeinsam gefundene Entscheidungen können in einem Vertrag festgeschrieben und somit verbindlich gemacht werden. Im Idealfall wird ein Ergebnis erzielt, das für alle Konfliktparteien Vorteile bringt. Als Instrument der Konfliktlösung und der Partizipation wird diese Methode insbesondere bei Projekten im Infrastrukturbereich, bei der Erweiterung und Errichtung von Betriebsanlagen sowie bei Raumordnungsaufgaben angewandt.

Mediationsverfahren wirken über ein konkretes Projekt hinaus. Sie stellen einen Lernprozess dar, bei dem die Beteiligten ihre Interessen, Ängste und Wünsche einbringen können, gegenseitiges Verständnis entwickeln und Verantwortung für die gemeinsam getroffene Entscheidung übernehmen.

Die Grundsätze der Umweltmediation bilden die Voraussetzung für die Entwicklung einer fairen und demokratischen Konfliktkultur und für die Verwirklichung gesellschaftlicher Partizipation bei Entscheidungsprozessen.

4 Jahre Flughafenmediation Schwechat

Eines der größten europäischen Umweltmediationsverfahren findet derzeit zum Thema „aktuelle Fluglärmsituation und Flughafenerweiterung des Flughafens Schwechat“ statt. Auf Grund der Größe dieses Verfahrens (über 50 Verfahrensparteien) und der Komplexität dieses Themas ist die lange Verfahrensdauer nicht verwunderlich. Auch sind die Anforderungen an die Struktur dieses Großverfahrens besonders hohe und der Anspruch an eine Einigung, die für alle nur Vorteile bringt, sicherlich nicht in dem Ausmaß gegeben wie bei einer klassischen Mediation. Macht es trotzdem Sinn die Methode der Umweltmediation bei großen Konflikten mit so vielen Beteiligten anzuwenden? Und was kann sie wirklich leisten im Verhältnis zum Aufwand? Um sich der Beantwortung dieser Fragen im Rahmen einer Zwischenbilanz vorläufig nähern zu können, muss man die Dimension des Konfliktes betrachten und abschätzen, wie sich die Situation ohne Mediation entwickelt hätte.

Durch die ständige Zunahme des Flugverkehrs und die damit verbundene Lärmbelastigung in Teilen Niederösterreichs und Wien entstanden in den 90er Jahren immer mehr Bürgerinitiativen und die lokale Politik geriet unter Druck. Auch die immer konkreter werdenden Pläne der Erweiterung des Flughafens durch Errichtung einer dritten Piste wurden ein Thema. Bürgernahe Kommunikation hat es in dieser Zeit fast nicht gegeben - BürgerInnen wurden mit Versprechungen hingehalten, oft falsch informiert, aber meistens ignoriert. Erst durch einen Wechsel im Flughafenvorstand und der Einsicht, dass eine andere Art der Informationspolitik notwendig ist, suchte man neue Wege der Kommunikation. Ergebnis dieser Trendwende war ein freiwilliges Mediationsverfahren, unter Einbeziehung aller betroffenen Parteien (Bürgerinitiativen, Gemeinden, Länder Wien und Niederösterreich, Umwelthanwaltschaften Wien und Niederösterreich, Interessensvertretungen, ...).

Erstmals konnten im Jahr 2000 alle Betroffenen gemeinsam und gleichberech-



tigt mit dem Flughafenvorstand, der Flugsicherung und der AUA, Verbesserungen der Fluglärmbelastung aushandeln. Somit wurden die Anliegen der BürgerInnen nicht nur gehört, sondern sie hatten auch die Chance aktiv mitzugestalten und Mitverantwortung zu übernehmen.

Ein erstes Zwischenergebnis lieferte der Teilvertrag zur Verbesserung der aktuellen Fluglärmsituation. So konnte für den Westen von Wien in der Nacht Überflugfreiheit und eine prozentuelle Reduzierung von Landeanflügen erreicht werden. Auch wenn dieser Teilvertrag insgesamt zu einer Verminderung der vom Lärm Betroffenen BürgerInnen führte, so gab es doch auch Verlierer und neue Betroffene. Probleme ergaben sich auch dadurch, dass die Auswirkungen der Umsetzung der Maßnahmen des Teilvertrages nicht ausreichend kommuniziert und auch nicht überall richtig eingeschätzt wurden. Darüber hinaus hat eine massive Steigerung des Flugverkehrs - um ca. 18 % gegenüber dem Vorjahr - und die zeitweise Sperre einer Landepiste durch Bauarbeiten, die erhofften Entlastungen nicht gebracht und teilweise sogar zu Zusatzbelastungen geführt. Ein wichtiger Bestandteil dieses Teilvertrages ist die Evaluierung gemeinsam mit den Bürgerinitiativen. Auch bei der Suche nach gemeinsamen Lösungen im Zuge der Erweiterung des Flughafens zeichnen sich in vielen Teilbereichen gute Lösungen ab. Das schwierigste Thema stellt allerdings eine zufriedenstellende Nachtflugregelung dar, um die derzeit hart gerungen wird. Mit Sommer 2005 ist dennoch das definitive Ende der Mediation beschlossen. Auch wenn es bis dahin nicht in allen Punkten zu einer Einigung kom-

men sollte, so werden durch diese Mediation Strukturen auch für die Zeit danach geschaffen. Die Bürgerinitiativen, die Gemeinden, die Länder Wien und Niederösterreich sowie die Umweltschutzvereine haben einerseits die Möglichkeit darauf zu achten, dass die Ergebnisse in die Umweltverträglichkeitserklärung und somit in die Umweltverträglichkeitsprüfung Eingang finden. Andererseits werden diese Parteien auch im Rahmen eines regionalen Konfliktmanagements in die laufende Evaluierung der Vereinbarungen und deren Kontrolle eingebunden sein.

Trotz aller Vorbehalte und Kritik, sind die Vorteile dieser Umweltmediation unbestritten. Sie hat sich als Forum einer echten Bürgerbeteiligung und verantwortungsvollen Bürgermitgestaltung bewährt, in dem oftmals sehr hart aber auch immer fair und mit Respekt diskutiert und verhandelt wurde. Die sachlichen Auseinandersetzungen überwogen gegenüber emotionalen und plakativen Argumentationen. Die Verantwortung, die man mit den eigenen Entscheidungen auch für die Nachbargemeinde mitträgt, war ein wichtiger Lernprozess, der auch den Blick über die eigene Interessensgrenze hinaus geöffnet hat.

Wissenschaftlich betrachtet

In einer Zwischenanalyse der wissenschaftlichen Begleitforschung der Flughafenmediation durch Prof. Peter Heintel, wird die Frage gestellt: „Macht Mediation Gerechtigkeit?“ Er bezieht sich hier nach einem Modell von Aristoteles auf eine notwendige Balance zwischen Leistungsgerechtigkeit (Ökonomie), Gesetzesgerechtigkeit (Politik) und Bedürfnisgerechtigkeit (Solidari-

tät). Er stellt fest, dass in der heutigen Gesellschaft eine Abhängigkeit der Gesetzesgerechtigkeit von der Leistungsgerechtigkeit, aber auch eine Dominanz der Leistungsgerechtigkeit gegenüber der Bedürfnisgerechtigkeit besteht. Die Bedürfnisgerechtigkeit wird somit zunehmend in den Hintergrund gedrängt. Das endgültige Ergebnis des Mediationsverfahrens, dessen Analyse und die Zukunft wird zeigen, ob Umweltmediation dieser Größenordnung und mit so vielen oft widersprüchlichen Interessen auch den Anspruch für sich geltend machen kann, diesen Ausgleich zu schaffen und auch den Bedürfnissen der Betroffenen gleichen Stellenwert einzuräumen wie den wirtschaftlichen und rechtlichen Erfordernissen.

Die Strategische Umweltprüfung als Partizipationsinstrument

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) als Chance für mehr Transparenz und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit bei der strategischen Planung von Programmen und Plänen.

Nach der am 21. Juli 2001 in Kraft getretenen SUP-Richtlinie (2001/42/EG) müssen die Umweltauswirkungen bei der Entwicklung von Plänen und Programmen bereits vor deren Verabschiedung berücksichtigt werden. Im Sinne der Aarhus-Konvention sieht auch die SUP-Richtlinie eine breite Einbeziehung der Öffentlichkeit zum frühest möglichen Zeitpunkt vor. In Artikel 1 der SUP-Richtlinie sind zwei wesentliche Ziele für die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung festgelegt:

1. ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen;
2. im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung dazu beitragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme bestimmter Pläne und Programme einbezogen werden.

Bis zur Umsetzung der SUP-Richtlinie können Großprojekte, bei denen Umweltauswirkungen wahrscheinlich sind, nur im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie (UVP-RL) 85/337/EWG geprüft werden. Diese Prüfung findet jedoch zu einem Zeitpunkt statt, zu dem die Möglichkeiten signifikanter Anpassungen häufig begrenzt sind.

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) ist aber auch ein neues Instrument auf der strategischen Planungsebene. Gleichrangig mit den Umweltauswirkungen sollten auch ökonomische und soziale Auswirkungen untersucht und bewertet werden.



Die SUP setzt bereits auf der strategischen Planungsebene an und nicht erst bei Einzelprojekten. Ergebnisse sollen in die Planung zurück fließen und sie umweltverträglicher machen.

Ein zentrales Element eines SUP-Prozesses ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die SUP-Richtlinie enthält hierzu allerdings nur Definitionen von Mindestanforderungen, wie die Festlegung von Informations- und Stimmrecht. Darüber hinaus ist die Art der Beteiligung im Rahmen der Umsetzung von den Mitgliedsstaaten festzuhalten. Nur wenn diese Öffentlichkeitsbeteiligung auch als partizipativer Prozess verstanden wird, an dem die betroffenen Interessengruppen, einschließlich der NGO's, ausreichend eingebunden werden, kann die SUP auch wirklich jene Vorteile nutzen, die erwartet werden. Das wäre vor allem die Einbeziehung und Berücksichtigung der unterschiedlichsten Interessen in einer integrativen Planung, verbunden mit einer Demokratisierung von Planungs- und Entscheidungsprozessen. Der Gewinn wäre einerseits eine Verbesserung der Planungsqua-

lität und andererseits größere Akzeptanz und raschere Umsetzung. Darüber hinaus können bereits hier Grundsatzfragen zu Bedarf und Kapazität UVP-pflichtiger Einzelprojekte (Straßen, Müllbehandlungsanlagen, etc.) diskutiert und geklärt werden, die möglicherweise Ergebnisse von Einzelmaßnahmen sind. Somit kann es für solche nachfolgenden UVP-Verfahren zu einer entscheidenden Entlastung von Grundsatzdiskussionen kommen und somit auch zu einer größeren Akzeptanz.

Wiener Beispiele

Um praktische Erfahrungen zu sammeln, wurden in Wien zwei Pilotprojekte durchgeführt. Hier wurde in beispielhafter Weise versucht, die Elemente einer Öffentlichkeitsbeteiligung durch aktive Einbindung und Mitarbeit in den Planungsprozess zu verwirklichen. Die Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPER NOW), war nach der SUP zum Wiener Abfallwirtschaftsplan (SUP Wr. AWP) die zweite Wiener SUP, die „am runden Tisch“ als partizipativer Prozess durchgeführt wurde. An beiden SUP's hat die Wiener Umweltschutzgesellschaft nicht nur als Teil einer sogenannten qualifizierten Öffentlichkeit teilgenommen, sondern sie war auch an der Entstehung dieser Pilotversuche beteiligt.

In beiden Wiener SUP's waren NGO's aus dem Umweltbereich, die Wiener Umweltschutzgesellschaft, Magistratsabteilungen, Arbeiterkammer, Gewerkschaftsbund, Wirtschaftskammer und Landwirtschaftskammer eingebunden.

Gerade durch die Arbeit in einem interdisziplinären Team, unter gleichberechtigter Beteiligung der qualifizierten Öffentlichkeit und des dadurch entstandenen intensiven Meinungsaustausches im SUP-Team, kam es zu einer höheren Planungsqualität durch Integration unterschiedlicher Anliegen und Standpunkte.

Das inhaltliche Ergebnis gegenüber einem herkömmlichen Planungsprozess war umweltverträglicher, innovativer, umsetzbarer und ausgewogener, da die verschiedensten Interessen Berücksichtigung fanden.

Die hohe Akzeptanz der Müllverbrennungsanlage Pfaffenua liegt in der SUP zum Wiener Abfallwirtschaftsplan begründet. Die Bedarfsfrage war dort unter Einbindung der qualifizierten Öffentlichkeit hinreichend diskutiert und im gemeinsam erarbeiteten Ergebnis als eine wichtige Maßnahme für die zukünftige Wiener Abfallwirtschaft erachtet worden.

Die SUP am sogenannten runden Tisch unter breiter Einbindung der betroffenen Dienststellen und der qualifizierten Öffentlichkeit, die Moderation des Prozesses, die umfassende Berücksichtigung von umweltbezogenen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen hat sich jedenfalls aus Sicht der TeilnehmerInnen bewährt. Sie hat durch die dadurch erfolgte Transparenz und Mitgestaltungsmöglichkeit eine neue Qualität im Hinblick auf die Demokratisierung von Planungsprozessen eingeleitet. Es ist zu hoffen, dass TeilnehmerInnen und Auftraggeber aus diesen positiven Erfahrungen gelernt haben und auch zukünftig größere Planungsentscheidungen freiwillig nach dem Vorbild dieser Pilot-SUP's durchführen und sich nicht auf den Mindeststandard einer Informationspflicht der Öffentlichkeit beschränken.

Umsetzung der SUP bei Bund und Ländern

Zum Thema „Strategische Umweltprüfung – Herausforderungen für die Raumplanung“ fand im November 2004 eine Tagung im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Umsetzung der SUP-Richtlinie bei Bund und Ländern. Für den Bund besteht Umsetzungsbedarf in den Bereichen Abfall, Lärm, Luft, Verkehr und Wasser.

In den Ländern ergibt sich ein Umsetzungsbedarf für die Raumordnung und die Bereiche Abfall, Verkehr, Jagd, Fischerei, Naturschutz und Lärm. Die Umsetzung in den Ländern erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise. So hat das Land Kärnten ein eigenes Umweltplanungsgesetz erlassen, das für alle Materiegesetze anzuwenden ist.

Die meisten Bundesländer, so auch Wien, haben sich für eine Umsetzung in den einzelnen Materiengesetzen entschieden. Wien hat Entwürfe zum Wiener Abfallwirtschaftsgesetz, zum Nationalparkgesetz und zur Bauordnung ausgearbeitet. Im Wiener Abfallwirtschaftsgesetz wird die Neuerstellung des Wiener Abfallwirtschaftskonzeptes jedenfalls einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen. Im Wiener Nationalparkgesetz ist für die Erstellung fischereilicher und jagdlicher Managementpläne die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung vorgesehen.

Die raumordnungsrechtlichen Bestimmungen betreffend die Ausarbeitung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne werden in der Wiener Bauordnung an die SUP-Richtlinie angepasst. Der Entwurf der Wiener Bauordnung und alle anderen bisherigen Wiener Gesetzesentwürfe sehen umfassende Mitwirkungs- und Stellungnahmerechte der Wiener Umweltschutzbehörde vor.

Bürgerbeteiligung an Flächenwidmungsverfahren

Erfahrungen der Wiener Umweltschutzbehörde aus den „Sensengassen-Workshops“

Zur Aufarbeitung von Ergebnissen und Erfahrungen zu Beteiligungsprozessen in der Flächenwidmung wurden in einem mehrtägigen Workshop Empfehlungen erarbeitet. Das Ergebnis ist ein von SoziologInnen, Landschafts-, Raum- und VerkehrsplanerInnen erarbeitetes Papier mit Vorschlägen zur Verbesserung der BürgerInnenbeteiligung an Flächenwidmungsverfahren.

Zentraler Punkt dieser Empfehlungen ist die Ausarbeitung von „Leitlinien für die Bezirksentwicklung“ gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung. Über periodisch durchgeführte BürgerInnenbeteiligungsverfahren soll gewährleistet sein, dass BürgerInneninteressen ausreichend berücksichtigt werden. Zur Erhebung aller Interessensgruppen und noch nicht organisierter Interessen, in möglichst breiter Vielfalt, ist ausreichend Zeit sicher zu stellen.

Die Rückkoppelung der Kommunikation von den BürgervertreterInnen in ihre Gruppen ist essenziell für den dialoggeführten Prozess und hängt von der Größe, der Zusammensetzung und der Kommunikationsstruktur der jeweiligen Gruppen ab. Das heißt, dass BürgerInnengruppen größere zeitliche Spielräume benötigen als bereits „aufeinander eingespielte“ VertreterInnen von Gruppen aus Verwaltung, Investoren und Politik. Diese Spielräume sind in ausreichendem Maße zu gewährleisten, was für die Leitlinien einen Erstellungszeitraum von 6 – 12 Monaten bedeuten wird.

Das Ergebnis des Workshops wurde dem amtsführenden Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr überreicht und in die Stellungnahme der Wiener Umweltschutzbehörde zum Entwurf des Stadtentwicklungsplanes 2005 (STEP05) eingearbeitet. Die Berücksichtigung zumindest einiger Punkte ist durchaus zu erwarten.

„Lokale Agenda 21“ in Wien

Ziel der „Lokalen Agenda 21“ in Wien ist die nachhaltige Stadtentwicklung auf Bezirksebene unter Mitwirkung und Mitgestaltung der Bevölkerung. BürgerInnen sollen „lokales ExpertInnenwissen“ einbringen sowie kompetent an der Entwicklung und Umsetzung von Projekten mitwirken können. Vor Ort werden die AkteurInnen von sogenannten „Agendabüros“, d.h. Organisationen, die den Prozess inhaltlich und organisatorisch managen, unterstützt.

Die Vernetzung zwischen den Agenda-bezirken – derzeit Margareten, Neubau, Alsergrund, Rudolfsheim-Fünfhaus, Donaustadt und Liesing - stellt der „Verein Lokale Agenda 21 in Wien zur Förderung von Bürgerbeteiligungsprozessen“ her. Außerdem hat der Verein die Aufgabe, gemeinsam mit dem „Lokale Agenda 21 Team Magistrat“ die entsprechende Verknüpfung mit gesamtstädtischen Konzepten zu gewährleisten. Dieses Team setzt sich aus VertreterInnen der Dienststellen des Magistrats und der

WUA zusammen und umfasst etwa 25 Personen. Durch ihre Mitwirkung wird es der WUA ermöglicht, einerseits die LA 21-Prozesse durch Know How in organisatorischen oder inhaltlichen Fragen zu unterstützen und andererseits Themen der LA 21 Prozesse aufzugreifen.

Was ist die Lokale Agenda 21?

Die Lokale Agenda 21 ist eine Art kommunaler Gesellschaftsvertrag der EntscheidungsträgerInnen mit den BürgerInnen, zur Sicherung der Lebensqualität und der nachhaltigen Entwicklung im direkten Lebensumfeld.

Die Lokale Agenda 21 ist ein Prozess, der die Beteiligung aller interessierten Bezirks- und GemeindebürgerInnen und der zuständigen BezirkspolitikerInnen braucht. Die LA 21 ersetzt keine bestehenden Programme und Konzepte auf Bezirks- und Gemeindeebene, sondern ergänzt diese auf einem gemeinsamen Weg der nachhaltigen Entwicklung bzw. trägt zu deren Umsetzung bei.

Mehr Informationen:
www.la21wien.at



Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin:
Wiener Umweltschutzbehörde,
Muthgasse 62, 1190 Wien
Tel.: 01/37979/0
E-Mail: post@wua.magwien.gv.at
web: www.wien.at/wua,
Redaktion: Romana Uhyrek
Gestaltung: Sabine Brauner &
Jörg Eisenprobst, DYNAMOWIEN
Druck: Gugler print & media,
3390 Melk, gedruckt auf ökologischem
Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“ und
nach der Richtlinie „Schadstoffarme
Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens, UWZ 609.

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000)

Die Durchführung eines einzigen konzentrierten Verfahrens für den Bereich der Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken ist am Veto der Länder gescheitert. Bei einer vollständigen Verfahrenskonzentration würden so wichtige Kompetenzen wie der Naturschutz vom Bund vollzogen werden und die Länder damit an Einfluss verlieren. Schließlich hat man sich im Umweltausschuss des Nationalrates auf einen Kompromiss geeinigt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Der BMVIT und der zuständige Landeshauptmann haben jeweils ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren abzuwickeln. Die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen bleibt unberührt. Diese Kompromisslösung hat zwar die Berücksichtigungs- und Rechtsschutzprobleme der alten Trassenverordnung beseitigt. Die im Ministerialentwurf von den UmweltschützerInnen der österreichischen Bundesländern befürwortete Verfahrenskonzentration, auf ein einziges – alle Rechtsmaterien umfassendes – Verfahren, wurde damit aber nicht realisiert.

Den UmweltschützerInnen wird im Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 im Gegensatz zu den Standortgemeinden kein Beschwerderecht beim Verwaltungsgerichtshof eingeräumt. Wenn man berücksichtigt, dass die UmweltschützerInnen bei Feststellungsverfahren im Bereich der Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken berechtigt sind, Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof zu erheben, so findet sich für diese Differenzierung keine sachliche Rechtfertigung.

Die Nichtregierungsorganisationen (NGOs) erhalten Parteistellung im konzentrierten Verfahren, nicht aber im Feststellungsverfahren. Die für die NGOs festgelegten Formalerfordernisse, dass diese dem vorrangigen Zweck des Umwelt-

schutzes dienen und mindestens drei Jahre bestehen müssen, um als Umweltorganisationen im Sinne des UVP-G 2000 anerkannt zu werden, bedeuten zudem eine beträchtliche Einschränkung des Kreises der möglichen Umweltorganisationen.

Die NGOs müssen folgende Voraussetzungen erfüllen, um vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) anerkannt zu werden:

1. Als vorrangigen Zweck gemäß Vereinsstatuten oder Stiftungserklärung den Schutz der Umwelt haben.
2. Gemeinnützige Ziele verfolgen.
3. Sie müssen vor Antragstellung auf Anerkennung mindestens drei Jahre bestanden haben.



Tierschutzverordnungen

Am 1. Jänner 2005 trat das bundeseinheitliche Tierschutzgesetz in Kraft (BGBl. I 118/2004). Zum selben Zeitpunkt wurden auch die im Bundestierschutzgesetz vorgesehenen Verordnungen wirksam. Das Bundesministerium für Gesundheit und Frauen hat daher bereits zahlreiche Verordnungsentwürfe ausgearbeitet. Besondere Bedeutung hat für den Wiener Raum dabei vor allem die 2. Tierhaltungsverordnung sowie die Tierhaltungsgewerbeverordnung.

2. Tierhaltungsverordnung

In der 2. Tierhaltungsverordnung sind die Mindestanforderungen für die Haltung von Säugetieren, Vögeln, Reptilien, Amphibien und Fischen festgelegt.

Die Mindestanforderungen für Hunde bedeuten in einigen Punkten Verschlechterungen im Gegensatz zu den tierechten und ausführlichen Wiener Bestimmungen zur Hundehaltung (LGBl 51/2003). Nach den Wiener Bestimmungen muss Hund den ausreichenden Sozialkontakt mit ihren Bezugspersonen ermöglicht werden, nach der Tierhaltungsverordnung genügt der täglich zweimalige Sozialkontakt mit Menschen. Die Wiener Hundehaltungsverordnung hat auch strengere Vorschriften bei der Ausgestaltung von Schutzhütten. Während in der Tierhalteverordnung eine Zwingerhaltung grundsätzlich erlaubt ist,

dürfen Hunde nach den Wiener Bestimmungen nur in besonders gelagerten Fällen in Zwinger gehalten werden.

Bei Katzen ist vorgesehen, dass ihnen die Möglichkeit zum Krallenschärfen geboten wird. Den Katzen ist Katzengras oder gleichwertiger Ersatz zur Verfügung zu stellen. Sie müssen über Beschäftigungs- und erhöhte Rückzugsmöglichkeiten verfügen. Katzen dürfen nicht in Käfigen gehalten werden. Werden Katzen in Gruppen gehalten, so muss für jede Katze ein eigener Rückzugsbereich vorhanden sein.

Mindestanforderungen sind auch für die Haltung von Kleinnagern, wie zum Beispiel Chinchillas, Hamstern, Hausmäusen, Meerschweinchen, Kaninchen und Ratten festgelegt. Für alle Kleinnager sind rechteckige Käfige (mit einer vorgeschriebenen Mindestgröße) und ein täglicher Auslauf vorgeschrieben. Sie müssen Rückzugsmöglichkeiten in Form von Häuschen, Papprollen, Rohren oder Wurzeln haben. Nagematerial in Form von Holz, Ästen und dergleichen muss immer zur Verfügung stehen.

Vögel, die als Heimtiere in Käfigen gehalten werden, müssen seit 1. Jänner 2005 zumindest paarweise gehalten werden. Für jede Vogelgattung ist die Mindestgröße und die Ausstattung des Käfigs vorgeschrieben.

Tierhaltungsgewerbeverordnung

§ 31 Abs. 5 des Bundestierschutzgesetzes stellt klar, dass ab 1. Jänner 2005 Hunde und Katzen im Rahmen gewerblicher Tätigkeiten in Zoofachgeschäften zum Zwecke des Verkaufes nicht gehalten oder ausgestellt werden dürfen. Im Übrigen gelten auch für die Haltung der Tiere im Rahmen gewerblicher Tätigkeiten die 1. und 2. Tierhaltungsverordnung. Zoofachgeschäfte haben zusätzlich einige wichtige Punkte zu beachten, wie zum Beispiel ein generelles Rauchverbot in allen Räumen, in denen Tiere gehalten werden. Die Schauhaltung in straßenseitigen Schaufenstern ist verboten. Nach Geschäftsschluss ist jede Schauhaltung im Schaufensterbereich verboten.

