

Stadtentwicklung und Umwelt

*AKWs Mochovce, Cernavoda & Co
Umwelthaftung
Erste europäische Mediationskonferenz*



Dr. Andrea Schnattinger
Wiener Umwelthanwältin

Die Entwicklung zur nachhaltigen Stadt ist notwendig – in Stadtentwicklungsgebieten stehen (fast) alle Möglichkeiten offen zu zeigen, dass Energieeffizienz, sanfte und intelligente Mobilität und hohe Freiraumqualität in einer wachsenden Stadt möglich sind!

Wien wächst – sowohl innerstädtisch werden neue Gebiete entwickelt als auch am Stadtrand sollen neue Stadtteile entstehen. Welche Anforderungen sind aus Umweltsicht an Stadtentwicklungsgebiete zu stellen, damit Wohnen und Arbeiten, Bildung, Mobilität und Erholung, unter nachhaltigen Rahmenbedingungen möglich sind? Die WUA hat diese Ausgabe der umweltstadt den Grundsätzen einer nachhaltigen Stadtentwicklung aus Umweltsicht gewidmet, die für alle 13 im STEP 05 genannten Gebiete gelten. Energieeffizienz, Grün- und Freiraumqualität, sowie Mobilität im Umweltverbund sind nur drei dieser Grundsätze. Die naturräumliche Vernetzung mit dem umliegenden Grünland muss nicht nur den

direkten Nutzungsansprüchen des Menschen dienen, sondern auch als Trittsteinbiotop für Tiere und Pflanzen.

Ein zusätzliches Motiv für Bepflanzungen neuer Gebiete wird die Milderung der Auswirkungen von Temperaturextremen sein, die durch den Klimawandel häufiger auftreten. Gründächer und Fassadenbepflanzung sind ein Weg Temperaturen im Gebäudeinneren zu senken – ohne zusätzlichen Energieeinsatz und somit ohne CO₂-Ausstoß. In Stadtentwicklungsgebieten besteht auch die Chance zu zeigen, dass bestimmte Technologien – auch in größerem Maßstab angewandt – funktionieren. So sollen im mit 20 ha größten innerstädtischen Entwicklungsgebiet „Eurogate“ bis 2016 rund 1.700

Wohnungen in Passivhausqualität für etwa 4.000 bis 5.000 Menschen errichtet werden. Im 240 ha großen Flugfeld Aspern soll eine Heißwasserquelle für den Wärmebedarf des Gebiets bzw. zur Stromproduktion mittels Dampf genutzt werden. Auch das Ziel eines energieautonomen Stadtteils wird verfolgt.

Einige Weichen sind bereits in Richtung nachhaltige Stadt gestellt, für andere Entwicklungsgebiete ist eine Ausrichtung noch notwendig!

Eine inspirative Zeit mit dieser umweltstadt wünscht

Ihre Wiener Umwelthanwältin



1. Europäische Mediationskonferenz 2007 in Wien

WUA referierte zum Thema „Mediation im öffentlichen Bereich“

Das European Institute for Business Mediation (EIBM) veranstaltete im September 2007 die erste Europäische Mediationskonferenz unter dem Titel „Mediation goes Europe“ in Wien. Diese neu gegründete Organisation möchte eine europäische Informationsdrehscheibe zu den vielfältigen Anwendungssektoren der Mediation, mit der Möglichkeit eines aktiven Informations- und Wissensaustausches, aufbauen. Daher wurden bei der Konferenz auch die verschiedenen Bereiche der Mediation von Familienmediation über Wirtschaftsmediation bis zur Mediation im öffentlichen Bereich behandelt. Mit weit über dreihundert Teilnehmern aus einer Vielzahl europäischer Länder

leistete diese Konferenz einen wichtigen Beitrag zum internationalen Informationsaustausch.

Die Wiener Umwelthanwaltschaft wurde eingeladen zum Aspekt der Mediation im öffentlichen Bereich – speziell zur Umweltmediation – ihre Erfahrungen und Ansichten vorzutragen.

Unter dem Titel „*Hat sich die Mediation als interessengerechtes Instrument bei der Realisierung (umwelt)sensibler Vorhaben bewährt oder ist Mediation im öffentlichen Bereich eine trendige Methode zur subtilen Umleitung von Bürgerprotesten*“ legte DI Alfred Brezansky diese Thematik aus Sicht der WUA dar. Er stellte in seinen Ausführungen fünf wesentliche Problempunkte zur Diskussion, deren Beachtung und Berücksichtigung für die WUA unbedingt notwendig sind, damit sich ein Mediationsverfahren im öffentlichen Bereich zu einem ehrlich gemeinten und fairen Partizipationsprozess der Mitbestimmung und Mitentscheidung entwickelt.

Diese Punkte sind:

- die Problematik klarer und eindeutiger Festlegung und Definition von Verhandlungsgegenstand, Verhandlungsspielraum und Ergebnisoffenheit,
- die Problematik des Konsensprinzips,
- die Problematik des Vertreterprinzips und der Rückbindung,
- die Problematik der Umsetzung der Ergebnisse,
- die Problematik des Machtungleichgewichtes und der Expertenrolle

Zum gleichen Thema referierten auch Dr. Sascha Ferz von der Universität in Graz (Institut für Österreichische Rechtsgeschichte und europäische Rechtsentwicklung), der einen theoretisch wissenschaftlichen Ansatz einbrachte sowie der Schweizer Mediator DI Emanuel Wassermann, der die Materie sehr praxisbezogen unter Berücksichtigung der persönlichen Verantwortung eines Mediators beleuchtete.

Der gesamte Vortrag der WUA ist unter post@wua.wien.gv.at zu bestellen.



Kernkraftwerke in den „neuen“ EU-Mitgliedsstaaten



Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen mit den neuen Mitgliedern der Europäischen Union wurde mit einigen Ländern die Schließung von bestehenden Kernkraftwerken vereinbart. Dabei handelte es sich um die ältesten Reaktoren, bei denen selbst eine vertretbare Annäherung an das in der EU übliche Sicherheitsniveau nicht möglich ist.

Die Hoffnung vieler Kernkraftkritiker, dass diese geschlossen oder noch zu schließenden Kernkraftwerke zumindest teilweise durch andere Energieträger ersetzt werden, scheint sich nicht zu erfüllen. Im Gegenteil – die Slowakei (Mochovce), Rumänien (Cernavoda) und Bulgarien (Belene) stellen neue Reaktoren fertig. In Litauen (Ignalina) plant ein Konsortium aus mehreren interessierten Staaten – darunter das bis jetzt kernkraftfreie Polen – den Bau eines neuen Kernkraftwerks.

Die Errichtung neuer Kernkraftwerke erweist sich auch unter Betrachtung der noch vorhandenen Uran-Reserven als äußerst bedenklich. Denn für die heute in Bau befindlichen Kernkraftwerke – mit einer zu erwartenden Lebensdauer von etwa 30 Jahren – wird Berechnungen zu Folge bereits ab 2030 das knapper werdende Uran zu steigenden Stromgestehungskosten beitragen.

Die Entwicklung in der Slowakei

Mit dem Beitritt zur EU hat sich die Slowakei zur Schließung der beiden veralteten Reaktoren vom Typ WWER 440-230 am Standort Jaslovské Bohunice verpflichtet. Der erste der beiden Reaktoren ist Ende 2006 vom Netz gegangen der zweite wird 2008 folgen.

Um die still gelegten Reaktoren zu ersetzen und vermehrt Strom für den Export be-

reitstellen zu können will die Slowakei neue Kapazitäten im Bereich der Kernenergie schaffen. Dazu ist die Leistungserhöhung der Blöcke 1 und 2 und die „Fertigstellung“ der Blöcke 3 und 4 in Mochovce in der Genehmigungsphase. Auch der Neubau von Reaktoren in Jaslovské Bohunice und/oder einem neuen dritten Standort in der Slowakei wird diskutiert.

Mochovce

Das Vorverfahren zum UVP-Verfahren bezüglich einer Leistungserhöhung der bereits bestehenden Reaktorblöcke 1 und 2 vom Typ WWER 440-213 in Mochovce läuft zur Zeit. Die Wiener Umweltschutzanwaltschaft beteiligt sich als Atomschutzbeauftragte für Wien an diesem Verfahren und hat sich in einer gemeinsamen Erklärung mit den Atomschutzbeauftragten der Länder Burgenland, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Vorarlberg gegen das Projekt ausgesprochen.

Das innerstaatliche slowakische Verfahren zur „Fertigstellung“ der Reaktorblöcke 3 und 4 am Standort Mochovce läuft ebenfalls. Die Slowakei verweigert im Zusammenhang mit diesem Projekt sowohl eine Beteiligung der eigenen BürgerInnen nach bestehenden nationalen und europäischen Recht als auch eine Beteiligung der Nachbarstaaten nach Espoo-Konvention. Man beruft sich dabei auf eine noch bestehende Baugenehmigung aus Mitte der 1980-er Jahre, also aus Zeiten der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik (ČSSR). Die Wiener Umweltschutzanwaltschaft hat in diesem Zusammenhang gemeinsam mit den Atomschutzbeauftragten der Länder Burgenland, Niederösterreich und Oberösterreich den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft aufgefordert, alle möglichen Mittel auszuschöpfen, um Österreich eine Stimme in diesem Verfahren zu verschaffen.

Alle Reaktoren am Standort Mochovce sind äußerst kritisch zu beurteilen. Der Reaktortyp WWER 440-213 ist ein Reaktor der 2. Generation und entspricht als solcher dem Stand technischer Anlagenkonzepte der 1970-er Jahre. Das sowjetische Reaktor-Design wurde mit Sicherheitstechnik „westli-

cher“ Herkunft heutigen europäischen Standards angenähert. Dies führt neben den gewünschten Effekten zu nur schwer vorher-sagbaren Problemen in Folge der Vermischung zweier fremder technischer Konzepte. Die Blöcke 3 und 4, die weiter gebaut werden sollen, stehen bereits seit Jahrzehnten im teilfertigen Zustand vor Ort und sind seit vielen Jahren Alterungsprozessen unterworfen.

Die Entwicklung in Rumänien – Cernavoda

Der einzige rumänische Kernkraftwerksstandort befindet sich in Cernavoda nahe dem Beginn des Donau-Schwarzmeer-Kanals. Die Machbarkeitsstudie für das Kraftwerk stammt aus dem Jahr 1976. In den 1980-er Jahren wurde mit den Bauarbeiten begonnen und im Juni 1996 lieferte Block 1 den ersten Strom, Block 2 ging im August 2007 ans Netz. Zur Zeit läuft das grenzüberschreitende Verfahren zur Fertigstellung der Blöcke 3 und 4 an dem sich die Wiener Umweltschutzanwaltschaft im Rahmen ihrer Aufgaben als Atomschutzbeauftragte für Wien beteiligen wird. Im Gegensatz zu anderen früheren RGW-Staaten hat sich Rumänien nicht für Reaktoren einer sowjetischen Baureihe, sondern für den kanadischen CANDU-Reaktor entschieden. Eine wichtige Voraussetzung dafür war und ist die Möglichkeit Rumäniens eigene Uranvorkommen zu nützen und dieses ohne Anreicherungs-vorgang direkt verwenden zu können.

Der mit Natururan betriebene Schwerwasserreaktor (CANDU) zählt zu den gegenwärtig sichereren Reaktoren und erfüllt die üblichen europäischen Standards. Gewisse Mängel wie eine relativ hohe Freisetzung von Tritium (auch im Normalbetrieb) und die relativ rasche Versprödung der Druckrohre für den Brennstoff sind dennoch vorhanden.



Zusätzliches Warnsymbol für ionisierende Strahlung für Quellen der Klasse 1-3 (ISO 21482)



Stadtentwicklung und Umwelt

Wien ist als Metropole nicht nur internationaler Wirtschaftsstandort und ein Zentrum für Forschung, Bildung und Kultur, sondern auch jene Stadt im Zentrum Europas, in der die Lebensqualität insgesamt am höchsten ist.

So liegt Wien in der internationalen Mercer-Studie 2007, die 39 Faktoren zu Wirtschaft, Sozialen Bedingungen und Umweltsituation beurteilt, auf Platz drei und ist damit bestplatzierte Stadt in der EU. Dieses Niveau an Lebensqualität in Wien nachhaltig unter den wandelnden Rahmenbedingungen erhalten zu können, stellt an viele Bereiche der Stadt hohe Anforderungen – besondere jedoch an die Planung neuer Entwicklungsgebiete. Denkt man an Klimawandel, Verknappung konventioneller Energieformen und die damit verbundenen Kosten für Gebäudemanagement und Mobilität, ist klar, dass Nachhaltigkeit an erster Stelle stehen muss. Sanfte und intelligente Mobilität, kurze Wege, weniger Lärm und Luftschadstoffe, ausreichend Erholungs-, Frei- und Grünraum bilden die Grundlagen einer „nachhaltigen Stadt“.

Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines neuen Stadtteiles

Gute Konzepte, Pläne und Programme gibt es in Wien zahlreiche. Neben dem Stadtentwicklungsplan, dem Masterplan

Verkehr und dem 1000-ha Programm ist hier auch das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien zu nennen.

Ausgangspunkt für die Entwicklung eines neuen Stadtteiles ist meist ein Stadtentwicklungsplan und ein darauf folgender Masterplan. Diese Pläne werden vom Gemeinderat beschlossen. Nach der herrschenden Rechtsprechung ist die Stadtplanung lediglich an die in der Bauordnung festgelegten Ziele gebunden. Diese Ziele legen fest, dass die Stadtplanung Vorsorge für den erforderlichen Wohnraum, für Arbeits- und Produktionsstätten, für der Erholung dienende Grün- und Wasserflächen, für zeitgemäße Verkehrsflächen, für der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen und für angemessene Land- und Forstwirtschaft zu treffen hat. Auf eine angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen und auf größtmöglichen Schutz vor Lärm, Staub und Gerüche ist Bedacht zu nehmen. Am Beginn jedes Widmungsverfahrens schreibt die Wiener Bauordnung eine umfangreiche Grundlagenforschung zur Erhebung der natürlichen, ökologischen, wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten vor. Insbesondere bei der Entwicklung neuer Stadtteile ist

eine ausführliche Grundlagenforschung unabdingbar. Nur bei Erhebung des zum Planungszeitpunkt vorliegenden Umweltzustandes können die Auswirkungen des Planes beurteilt werden. Dies gilt umso mehr, wenn Entwürfe für Flächenwidmungs- und Bebauungspläne auf Grund ihrer Erheblichkeit einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen sind.

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung ist ein Umweltbericht zu erstellen, der öffentlich aufzulegen ist. Der Umweltbericht hat die erheblichen Umweltauswirkungen bei der Durchführung des Planes und vernünftige Planungsalternativen zu beschreiben und zu bewerten. Ziel der Strategischen Umweltprüfung ist es ein hohes Umweltschutzziel sicherzustellen und damit eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Durch die detaillierte Einbeziehung der relevanten Umweltinformationen kann bereits im Planungsstadium ein mögliches Konfliktpotential bei der Umsetzung von Projekten erkannt werden. Potentiellen Investoren bieten die Informationen des Umweltberichtes eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung und Umsetzung von Projekten.

Umwelt und Nachhaltigkeit – Forderungen der WUA

Die vorliegenden Empfehlungen zeigen PlanerInnen und ArchitektInnen, welche Kriterien und die Behandlung welcher Themen die Wiener Umwelthanwaltschaft bei der Planung von Großprojekten für notwendig erachtet. Die Bereiche Baustellenmanagement, Energie, Verkehr, Frei- und Grünraum werden genauer betrachtet.

Baustellenmanagement

Baustellen im städtischen Bereich sind wesentliche Emittenten, die durch Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm zu erheblichen Umweltbelastungen beitragen. Alleine die Gesamtemission des Bauwesens an Feinstaub entsprechen ca. 30 – 40 % der gesamten hausgemach-



Aus dem Masterplan Flugfeld Aspern

Quelle: Tovatt Architects & Planners, © Stadt Wien – MA 21B

ten Emissionen Wiens. Hohe NO_x-Emissionen und klimarelevante CO₂-Emissionen durch Baumaschinen und LKWs, die noch weit entfernt von einer EURO III-Norm sind, belasten die Umwelt zusätzlich. Zur Minimierung dieser Umweltbelastungen durch Bautätigkeiten und zur Entlastung urbaner Ballungsräume gibt es zahlreiche Konzepte und Pilotversuche. Beispielsweise liegt ein Leitfaden aus dem Projekt RUMBA (Richtlinien für eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung) vor. Solange allerdings durch verpflichtende Maßnahmen oder klare Ausschreibungsbedingungen nicht eine gleiche Situation für alle Anbieter und Bau-träger besteht, wird die Durchsetzung von Maßnahmen auf freiwilliger Basis eher der Einzelfall als die Regel bleiben. Als positives Beispiel ist hier die Schweiz anzuführen, die mit der gesetzlich verankerten Schweizer Baurichtlinie eine wesentliche Reduzierung umweltrelevanter Emissionen auf Baustellen erreicht hat.

Daher ist bei zukünftigen Großbaustellen bereits im Planungsprozess die Bau-phase zu berücksichtigen und damit die Beeinträchtigungen von AnrainerInnen durch eine entsprechende Baustellenumweltlogistik zu minimieren. Somit ist für die Bau- und Errichtungsphase ein *Umweltlogistikkonzept* zu erarbeiten und ein *Umweltkoordinator* zu bestellen, der die Umsetzung überwacht und Maßnahmen mit Baufirmen und Bauträgern koordiniert. Wesentliche Punkte des Umweltmanagements sind ein Baustellenabfallkonzept, ein Transportlogistikkonzept sowie ein Kommunikations- und Informationskonzept.

Baustellenabfall- und Abbruchkonzept

Die Wiederverwendung von Aushubmaterial auf der Baustelle muss gegeben sein.

Maßnahmen für eine getrennte Sammlung von Baurestmassen und Baustellenabfällen sind zu treffen. Die Schadstofferkundung der Abbruchobjekte sowie detaillierte Maßnahmen für die Staubbindung während der Abbrucharbeiten und Überlegungen zu einem staubarmen Vor-Ort-Recycling von Abbruchmaterial sind bereits im Vorfeld festzulegen.

Transportlogistikkonzept

Das Transportlogistikkonzept soll das gesamte Projektgebiet und dessen Baustellen umfassen. Abgas, Staub und Lärmemissionen werden durch eine umweltfreundliche Transportabwicklung minimiert. Die Planung einer effizienten Transportabwicklung und eine optimierte Baustellenorganisation reduziert in weiterer Folge auch die Konflikte mit den AnrainerInnen. Folgende Maßnahmen sind zu treffen:

- Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung durch Wiederverwendung von Aushubmaterial oder recyceltem Abbruchmaterial auf der eigenen oder anderen Baustellen
- Maßnahmen zur Verlagerung von Materialtransporten auf die Bahn (Nutzung des Gleisanschlusses im Projektgebiet)
- Maßnahmen zum Materialtransport auf Baustellen wie Staubbindung auf Baustraßen, Reifenwaschanlagen, staubmindernde Umschlagverfahren
- Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Umfeld des Projektgebietes wie Optimierung von Transportwegen, Situierung von Baustellenein- und -ausfahrten sowie zeitliche Festlegungen der Transporte (Staus, nächtliche Ruhezeiten für die AnrainerInnen)
- Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfilter

Kommunikations- und Informationskonzept

Eine offene und transparente Information der AnrainerInnen und der Bürgerservicestellen der Stadt Wien (z. B. Bürgerdienst, MA 22, WUA) soll gewährleistet werden. Regelmäßige Berichte über die einzelnen Bauphasen (z. B. Informationen über besondere Belastungen, deren Dauer und Gründe) sind vorzuschreiben. Außerdem soll für auftretende Probleme und Konflikte mit den AnrainerInnen eine kompetente Ansprechstelle für die BürgerInnen eingerichtet werden.

Energiekonzepte – nachhaltig und erneuerbar

Der weltweite Klimawandel steht im direkten Zusammenhang mit unserem fos-



Hauptbahnhof Berlin mit Photovoltaikmodulen

Quelle: Engineering BLS Energieplan, © Lüdecke

silen Energiesystem. Der Einsatz von Erdöl, Erdgas und Kohle führt zu steigenden CO₂-Emissionen und heizt den Treibhauseffekt weiter an. Zusätzlich verknappt sich das Angebot an fossilen Energieträgern, sodass deren Verfügbarkeit nicht „in alle Ewigkeit“ gesichert ist. Für Länder wie Österreich bzw. Städte wie Wien wird es daher mittel- und langfristig zur existenziellen Frage, wie eine sichere, leistbare und umweltfreundliche Energieversorgung gesichert werden kann. Maßnahmen zur nachhaltigen Energieversorgung bestehen im Kleinen bei den Handlungen jedes Einzelnen und im Großen, bei strategischen Betrachtungen für neue Stadtviertel und ganze Regionen. Gerade Großprojekte wie die Neuerrichtung von Gewerbegebieten oder ganzer Stadtteile bieten die Chance, losgelöst von vorgegebenen Strukturen, grundsätzliche Überlegungen zum Thema Energieversorgung anzustellen, neue und zukunftsträchtigere Wege einzuschlagen und schon frühzeitig entsprechende Weichenstellungen vorzunehmen.



Solarthermische Anlage am Magistratischen Bezirksamt für den 13. und 14. Bezirk

© Dominik Schreiber

Stadtentwicklung und Umwelt



© Wilfried Doppler

Dabei ist die Frage der Energieversorgung – sowohl im Gebäudebereich als auch im Bereich der gewerblichen und industriellen Produktion – stark mit jener des Energieverbrauchs verknüpft. Im Neubaubereich sollten innovative und bereits hinlänglich erprobte Gebäudekonzepte wie der Passivhaus-Standard oder der Plusenergie-Standard flächendeckend angewendet werden, sodass ein hoher Energiebedarf gar nicht erst entsteht!

Die Vermeidung von Heiz- und Kühlbedarf durch effiziente Gebäude ist einerseits ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und andererseits eine wichtige soziale Maßnahme, da Energiekosten dauerhaft vermieden werden. Weitere sinnvolle Maßnahmen sind die weitgehende Verringerung von künstlicher Beleuchtung, u. a. durch innovative Lichtlenkungssysteme,



Fassadenintegrierte Photovoltaikanlage

© Dominik Schreiber

welche Naturlicht weit ins Innere von Gebäuden bringen können. Das übergeordnete Ziel der Nachhaltigkeit führt weiters zum Einsatz gesunder und nachhaltiger Baustoffe.

Neu errichtete Großprojekte sollten ihren Energiebedarf möglichst vor Ort gewinnen. Dafür bieten sich heute gebäudeintegrierte Systeme wie die solare Wärme- und Stromgewinnung an. Bereits in der Planungsphase kann durch geeignete Situierung der Solarkollektoren und -module ein Mehrfachnutzen erzielt werden, indem beispielsweise zugleich Strom gewonnen wird und dahinter liegende Räume beschattet werden. Dabei ist man – wie zahlreiche bereits in Betrieb stehende Gebäude beweisen – keineswegs auf die Dachflächen beschränkt. Auch die Gebäudefassaden bieten sich als Modulflächen an, auf denen Strom gewonnen werden kann. Heutige Solarsysteme können überdies auch aus architektonischer Sicht gut in die Gebäudehülle integriert werden und können so auch häufig eingesetzte teure Fassadenmaterialien (Naturstein, Metall, ...) ersetzen.

Auch Erdwärme bietet sich zur lokalen Energieversorgung für Heizung und Kühlung an.

Durch Energieeinsparung und nachhaltige lokale Energiegewinnung werden so aus den großen Energieverbrauchern der Vergangenheit die Energieerzeuger der Zukunft.

Für Produktions- und Lagergebäude gilt dieselbe Forderung nach größtmöglicher Reduktion des Heiz- und Kühlbedarfs wie auch für alle anderen Gebäude. Darüber hinaus bieten die meisten Produktionsprozesse selbst große Optimierungspotenziale. In vielen Fällen handelt es sich dabei um den Wärmebedarf. Der nach einer Prozessoptimierung noch vorhandene externe Energiebedarf beispielsweise für Heizung und Prozesswärme kann durch den Einsatz solarer Systeme gedeckt oder zumindest wesentlich reduziert werden. Auch im Strombereich schlummern in vielen Prozessen noch wesentliche Sparpotenziale.

Moderne und effiziente Energielösungen in Gebäuden verlangen teilweise auch bewusste NutzerInnen. Daher ist besonderes Augenmerk auf deren frühzeitige Information und Einbindung zu legen.

Der Impuls für die Wahl von Entwicklungsgebieten in der Stadt erfolgt in der Regel nach langfristigen stadtplanerischen Gesichtspunkten. Werden in dieser ersten Phase bereits Konzepte für den gebiets- und nutzungsspezifischen Einsatz lokal verfügbarer erneuerbarer Energieträger erstellt und zur Verfügung gestellt, kann damit noch vor dem eigentlichen Projektplanungsbeginn eine Weichenstellung hin zu nachhaltigen Energielösungen erfolgen.

Verkehr – öffentlich und sanft

Der Stadtentwicklungsplan 2005 definiert als eines seiner Prinzipien im Sinne der Nachhaltigkeit das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ zur Vermeidung erzwungener Verkehrswege.

Um das Mobilitätsbedürfnis bei hoher Lebensqualität zu ermöglichen (Beruf, Schule, Dienstleistungen, Güter, Sozialkontakte), muss der öffentliche Verkehr kombiniert mit dem Fuß- und Radverkehr gefördert werden.

Im Masterplan Verkehr (2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen) wurden folgende Hauptziele festgelegt:

- Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt
- Verkehrsverlagerung durch Verhaltensänderungen
- Verminderung des Motorisierten Individualverkehrs auf 25 % aller Wege
- Erhöhung des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 %
- Steigerung des Öffentlichen Verkehrs von 34 auf 40 % sowie im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen Öffentlichem Verkehr und Motorisiertem Individualverkehr von 35 zu 65 % auf 45 zu 55 %

1. Mit einem guten Anschluss an das Öffentliche Verkehrsnetz können viele zusätzliche Autofahrten vermieden werden. Dichte Intervalle und eine Attraktivierung der Haltestellenbereiche (Beleuchtung, Wetterschutz, Fahrradabstellmöglichkeit,...) fördern den Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel. Eine flächige Erschließung ist notwendig. Ein gut ausgebautes Radwegenetz muss fester Bestandteil in einem neuen Stadtteil sein. Ein lückenloser Anschluss an das bereits bestehende Radwegenetz muss gegeben sein. Im Falle eines Neubaus müssen genügend leicht zugängliche Fahrradabstellplätze (ohne Stufen, steile Rampen, Angsträume) in ausreichender Qualität eingeplant werden. Bei Neuplanungen (insbesondere von Plätzen und Geschäftsstraßen) sind Gehsteige großzügig (mindestens zwei Meter) zu dimensionieren und auf eine Attraktivierung des Fußgängerbereiches ist zu achten (schattenspendende Baumpflanzungen, Rampen, längere Grünphasen, gute Beleuchtung, Sitzgelegenheiten). Kfz-Parkplätze sollen in dafür vorgesehenen Garagen angeboten werden. Die Oberfläche soll weitgehend frei von ruhendem Verkehr sein.

2. In Stadtentwicklungsgebieten kann so geplant werden, dass Schulen, Kindergärten, Parks, Spielplätze und Wohnbereiche nur unbedingt notwendigen, langsamen Verkehr ausgesetzt sind und auch der Lebensraum Straße als Freiraum genutzt werden kann. In neuen Stadtteilen soll auch für innovative Verkehrslösungen Platz sein wie z. B. das Modell des „shared space“ aus Holland oder die „Begegnungszone“ aus der Schweiz. Neben der weiterführenden Errichtung gänzlich autoverkehrsfreier Zonen (Fußgängerzonen), sollen im Vorfeld sensibler Nutzungen wie Schulen, Kindergärten, Kirchen, Seniorenheime, Krankenhäuser, Parkanlagen und Spielplätzen, temporäre autofreie Zonen in Straßenzügen und auf Plätzen ermöglicht werden.

3. Die lokale Nahversorgung und Klein- und Mittelbetriebe müssen berücksichtigt werden. Die bereits standardisierte Ausweisung von Einkaufszentren soll

te in Zukunft zugunsten der bestehenden Infrastruktur in Geschäftsstraßen und Ortskernen mit guter öffentlicher, fuß- oder radläufiger Erreichbarkeit kritischer überdacht werden.

Grün- und Freiraum – natürliche Lebensgrundlagen

Grünräume sind die natürliche Lebensgrundlage des Menschen und bestimmen auch in der Stadt die umweltrelevanten Faktoren der Lebensqualität.

Etwa die Hälfte des Wiener Stadtgebiets ist Grünraum, der größte Teil davon Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel. Übergeordnete Pläne, das Naturschutzgesetz, Landschafts- und Freiraumkonzepte kombiniert mit Ankäufen strategisch wichtiger Flächen sichern die Lebensqualität auch in Gebieten in Entwicklung. Neben der Betrachtung des Grünraums als Natur- und Erholungsraum gewinnt aus heutiger Sicht das Ziel des klimatischen Ausgleichs, die Erweiterung von städtischem Grünraum zur Milderung von Temperaturextremen an Bedeutung. Besonders in neuen Stadtentwicklungsgebieten müssen Maßnahmen vorgesehen sein, die bestehende Grünräume erhalten und naturschutzfachlich sinnvolle und klimawirksame Ersatzflächen schaffen

1. Auf die Vernetzung mit bereits bestehenden Grünräumen im Umfeld muss geachtet werden. Barrieren jeglicher Art (Straßen, Gebäude, Zäune) sollen gering gehalten werden beziehungsweise so gestaltet sein, dass sie auf die Grünraumvernetzung Rücksicht nehmen. Pflanzenbestand (vor allem Baumbestand) ist zu berücksichtigen und soll in die Planungen miteinbezogen und erhalten werden. Im Falle von unterirdischen Bauten muss in der Flächenwidmung eine Mindeststärke von 1,5 bis 2 Meter des aufzubringenden Pflanzsubstrates festgesetzt werden, damit auch Baumpflanzungen möglich sind. Bei durchsichtigen und spiegelnden Verglasungen sollte standardmäßig vogelanprallsicheres Glas eingesetzt werden.

2. Stadtentwicklungsgebiete müssen auch der Natur Raum geben und Biotopver-

netzung ermöglichen. Durch Bodenversiegelung und Lebensraumzerschneidung geraten geschützte Tier- und Pflanzenarten zunehmend in Bedrängnis. Naturschutzanliegen müssen daher in der Planungsphase mit aufgenommen werden. Möglichkeiten für den Flächenausgleich müssen ausgeschöpft werden. Begrünte Flachdächer müssen in der Flächenwidmung nicht nur weiterhin vorgeschrieben werden, sondern die Umsetzung muss auch tatsächlich erfolgen. Sie fördern nachweislich das Kleinklima.

3. Ein ausreichendes, wohnungsnahes Angebot an Freiflächen (Parkanlagen, Kinderspielplätzen, Sportplätzen) soll gewährleisten, dass die weniger mobilen MitbürgerInnen wie SeniorInnen, Eltern mit Kleinkindern und Kinder für die tägliche Naherholung ihre Wohnumgebung nicht verlassen müssen.



© Wilfried Doppler

Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin:
Wiener Umwelthanwaltschaft,
Muthgasse 62, 1190 Wien
Tel.: 01/37979/0
E-Mail: post@wua.wien.gv.at
web: www.wien.at/wua
Redaktion: Romana Uhyrek
Gestaltung: DYNAMOWIEN
Coverfoto: Quelle: Tovatt Architects & Planners, © Stadt Wien - MA 21B
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.



Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG-Novelle 2007)

Im Sommer 2007 wurde vom Bundeskanzleramt ein Entwurf zur Änderung des Bundes-Verfassungsgesetzes zur Begutachtung ausgesendet. Die Schwerpunkte des Entwurfes sind die Einrichtung von Verwaltungsgerichten der Länder und des Bundes, Änderungen bei den Kontrollorganen, wie Rechnungshof, Volksanwaltschaft und die Neueinführung eines Justizanwaltes sowie die Bereinigung von Verfassungsgesetzen. Durch die Einführung der Verwaltungsgerichte soll eine zweistufige Verwaltungsgerichtsbarkeit eingeführt werden. Bisher bestehende Kollegialbehörden mit richterlichem Einschlag sowie weisungsfrei gestellte Organe sollen in die Verwaltungsgerichtsbarkeit erster Instanz eingegliedert werden. Damit soll auch der Umweltsenat, der als Berufungsinstanz im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren eingerichtet wurde, in die 9 Landesverwaltungsgerichte eingegliedert werden.

Die UmweltsenatInnen der österreichischen Bundesländer befürchten durch die Aufteilung des Umweltsenates einen Qualitätsverlust.

Aus der gemeinsamen Stellungnahme:

Gemäß Art. 130 in Verbindung mit Art. 151 Z 4 und Anlage 1 lit.A Z 24 geht die Zuständigkeit des Unabhängigen Umweltsenates auf die Verwaltungsgerichte über. Damit ist in zweiter Instanz nicht mehr eine zentrale Behörde zuständig, sondern jeweils eines der neun Landesverwaltungsgerichte. Bei etwa 20 Verfahren pro Jahr bedeutet dies, dass die Landesverwaltungsgerichte in größeren Bundesländern etwa 5 Verfahren pro Jahr, diejenigen in kleineren Bundesländern maximal 1 bis 2 oder unter Umständen kein Verfahren im Jahr durchzuführen haben. Im UVP-Verfahren sind komplexe Sach- und Rechtsmaterien zu behandeln. Die Einrichtung von Fachsenaten, wie dies in den Erläuterungen angeregt wird, ist bei einem Ver-

fahren im Abstand von zwei Jahren kein taugliches Mittel um die nötige Fachkompetenz sicher zu stellen.

Gemäß Art. 133 soll dem Verwaltungsgerichtshof ein weit reichendes Ablehnungsrecht zukommen. Abgesehen davon, dass bei der Aufteilung auf neun Landesverwaltungsgerichte ein Qualitätsverlust zu erwarten ist, wird die Kontrollmöglichkeit beim Verwaltungsgerichtshof durch das weit reichende Ablehnungsrecht stark eingeschränkt.

Die Auflösung des Umweltsenates bei gleichzeitiger Einschränkung der Beschwerdelegitimation beim Verwaltungsgerichtshof führt daher zu einem Rechtsschutzdefizit.

Als Lösung würde sich die Eingliederung des Unabhängigen Umweltsenates in das Verwaltungsgericht des Bundes anbieten, wie dies beim unabhängigen Finanzsenat, unabhängigen Bundesasylsenat sowie Bundesvergabeamt vorgesehen ist.

Umwelthaftung

Die Richtlinie 2004/35/EG über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umwelthaftungsrichtlinie) sieht eine starke Orientierung am Verursacherprinzip vor. Das Verursacherprinzip geht davon aus, dass der Betrieb, der einen Umweltschaden oder die Gefahr eines Umweltschadens verursacht hat, dafür finanziell verantwortlich ist. Die Betreiber sollen dadurch veranlasst werden, Maßnahmen zu treffen und Praktiken zu entwickeln, mit denen Gefahren von Umweltschäden auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Richtlinie betrifft vor allem drei Bereiche:

1. Schäden an geschützten Arten und natürlichen Lebensräumen („Biodiversitätsschäden“)
2. Schäden an Gewässern
3. Schäden am Boden

Die Umsetzung der Umwelthaftungsrichtlinie in innerstaatliches Recht wurde für spätestens 30. April 2007 vorgeschrieben. Bei fehlender oder nicht richtlinienkonformer Umsetzung der Umwelthaftungsrichtlinie droht der Republik Österreich die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens. Betreffend „Biodiversitätsschäden“ sind die Länder bezüglich Schäden an Gewässern zuständig und am Boden ist der Bund für die Umsetzung verantwortlich. Die in den letzten Entwürfen zum Bundes-Umwelthaftungsgesetz weit reichenden Haftungserleichterungen für Unternehmen entsprechen nach Ansicht der Wiener Umweltschutzorganisation nicht den Zielen der Umwelthaftungsrichtlinie. Die Haftungserleichterungen führen zu einer Aushöhlung des Verursacherprinzips und würden in sensiblen Bereichen wie der Gentechnik sogar zu einer Verschlechterung des bestehenden Haftungsrechts führen. Vor allem die Haftungsausschlussgründe des Normalbetriebes, und des Entwicklungsrisikos widersprechen unserer An-

sicht nach der Umwelthaftungsrichtlinie. Der Ausnahmetatbestand des Normalbetriebes liegt dann vor, wenn ein Betrieb im Rahmen der behördlichen Genehmigung betrieben wird und die Unternehmen nachweisen können, dass sie kein Verschulden am Eintreten eines Umweltschadens trifft. Das Entwicklungsrisiko verwirklicht sich, wenn der Eintritt eines Schadens zum Zeitpunkt nach dem Stand der wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse nicht vorhersehbar war.

Die UmweltsenatInnen der österreichischen Bundesländer haben sich ausdrücklich gegen die Aufnahme der Haftungsausschlussgründe des genehmigten Normalbetriebes und des Entwicklungsrisikos ausgesprochen. Die Beibehaltung dieser Ausnahmeregelungen würde das unternehmerische Risiko auf die Allgemeinheit abwälzen. Die Steuerzahler hätten dann für Versäumnisse der Unternehmen gerade zu stehen.

