



***Umwelt und  
Mobilität***

***Pendlerpauschale „neu“  
Wiener Atomgipfel  
Änderung der UVP-Richtlinie der EU***



Dr. Andrea Schnattinger  
Wiener Umweltschützerin

## Mobilität ohne (negative) Nebenwirkungen ist das Ziel!

Zunächst die guten Nachrichten: Die Feinstaubbelastung ist 2012 gegenüber den Vorjahren 2010 und 2011 zurückgegangen. Wenn auch günstige Witterung mit ein wichtiger Grund dafür ist, sind die Wiener Maßnahmen sehr positiv zu sehen und bekämpfen Luftverschmutzung direkt vor Ort. Eine Vielzahl wirkt im 3. Feinstaubpaket in den Bereichen Raumwärme und Verkehr im weitesten Sinn. So vermindert die Umstellung des Winterdienstes auf Salzsole und verbesserte Räumung statt Streusplitt den Feinstaub deutlich. Die Parkraumbewirtschaftung, Verbesserungen für RadfahrerInnen, die Ausweitung der Öffi-Angebote bei günstiger Jahreskarte sind Maßnahmen, die bereits Ergebnisse zeigen.

Diese umweltstadt fokussiert auf die Umweltwirkungen des Verkehrs. Ob-

wohl eben „nur“ ein Viertel der Feinstaubemissionen in Wien entstehen, wird von Umweltmedizinern immer wieder betont, dass vor allem Emissionen aus dem Autoverkehr bei Kleinkindern negative Auswirkungen auf die Lungenfunktion haben und Menschen mit Vorerkrankungen besonders negativ beeinflussen. Nicht zu vergessen ist auch der Straßenlärm, der österreichweit etwa 1,5 Millionen Menschen in ihrer Wohnumgebung beeinträchtigt. Eine Reduktion um 3 Dezibel ergibt eine Halbierung des Lärms und eine Reduktion von 50 auf 30 km/h wirken mit 5 Dezibel! All das ist Grund genug städtische Mobilität mit anderen Augen zu betrachten und zwar unter dem Schwerpunkt der Vermeidung von Emissionen, was wir in unserem Hauptartikel versuchen.

Alle „Umwelt“-Daten zeigen, dass es sich lohnt Autoverkehr zu reduzieren. Wichtig ist allerdings, dass wir die

Vielzahl an Gruppen nicht aus den Augen verlieren, die an der Mobilität teilhaben sollen und wollen. Das wird nicht alles über jenen ÖV abzuwickeln sein, den wir jetzt kennen. Eine Erweiterung von Rufsystemen, Tür zu Tür Services und einfacher Zugang über eine Mobilitätskarte wird ebenso notwendig sein, wie e-mobility als Ergänzung zum hochwertigen ÖV einzusetzen. Die Zukunft muss in Erweiterung des Freiraums für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, einem höchstwertigen ÖV und in umfassenden Mobilitäts-Dienstleistungen liegen.

Eine interessante Lesezeit und ein gutes, umweltfreundlich mobiles Jahr 2013 wünscht Ihre

Wiener Umweltschützerin



## WUA auf der Eco-Procura und Clean-Med-Europe 2012 in Schweden

Frau DI Marion Jaros von der WUA präsentierte als Leiterin der „ÖkoKauf Wien“-Arbeitsgruppen für „Nanotechnologie“ und „Desinfektion“ diese Projekte erfolgreich auf der EcoProcura. Wir konnten zeigen, wie die Stadt Wien Marktinnovationen aktiv recherchiert und unökologische Lösungen durch Ausschlusskriterien bei der Beschaffung und Medienarbeit ausbremst sowie ökologisch interessante Ideen mittels Pilotprojekten fördern möchte.

Die unter der Leitung der WUA entwickelte Wiener Desinfektionsmittel-Datenbank WIDES, mit nunmehr auch englischsprachiger Website, fand reges Interesse und wurde im Herbst 2012 auch auf der CleanMed Europe-Konferenz in Malmö ein zweites Mal vorgestellt. Insbeson-

dere die WHO zeigte Interesse an der Datenbank und verbreitet die Information über ihre Netzwerke. An der CleanMed nahmen auch Ing. Herbert Nentwich von der Stabsstelle Umweltschutz des Wiener Krankenanstaltenverbundes und Ing. Michael Grimburg von der MA 22-Umweltschutz teil. Somit war „ÖkoKauf Wien“ als innovatives Programm in Malmö insgesamt sehr prominent vertreten.



## Pendlerpauschale neu

Knapp vor dem Jahreswechsel wurde seitens der Bundesregierung eine Reform der Pendlerpauschale beschlossen. Die ab dem Jahr 2013 gültigen Regelungen geben den Befürchtungen recht, dass hierbei die Chance auf eine Ökologisierung vertan wurde. Im Gegenteil, die Pendler erhalten in Zukunft meist mehr Geld als bisher, ohne dass der Grund fürs Pendeln oder das verwendete Verkehrsmittel hinterfragt würden.

Die Pendlerpauschale, die eigentlich BewohnerInnen strukturell benachteiligter Regionen zur pauschalen Abgeltung ihrer Kosten für die täglichen Arbeitswege dienen sollte, hat ihre soziale Treffsicherheit eingebüßt und fördert heute immer stärker die weitere Zersiedelung im Stadtumland und damit die Zunahme der Arbeitsweglängen. Mit diesen falschen verkehrspolitischen Lenkungseffekten wirkt die Pendlerpauschale den Klimaschutz- und Energieeffizienzzielen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene entgegen.

Einziges Pluspunkt der Neuregelung aus Umweltsicht ist, dass ArbeitnehmerInnen, die von ihrem Dienstgeber ein „Jobticket“ erhalten, dessen Gegenwert nicht mehr versteuern müssen.

Aus Sicht der WUA sollte die Verkehrspauschale komplett gestrichen werden und allfällig durch eine sozial treffsichere Unterstützung von BewohnerInnen aus benachteiligten Regionen ersetzt werden.



## Wiener Atomgipfel

Am 14.11.2012 hat im Wiener Rathaus der dritte Wiener Atomgipfel stattgefunden. Wie bei den letzten Atomgipfeln diskutierten die Wiener Umweltstadträtin Ulli Sima und die Wiener Umwelthanwältin Andrea Schnattinger mit VertreterInnen aus der Politik, AtomexpertInnen der anderen Bundesländer und den VertreterInnen zahlreicher NGOs aktuelle Themen aus dem Bereich der Kernenergie. Von besonderem Interesse waren die Ergebnisse der Stress-tests sowie deren Aussagen bezüglich der grenznahen Kernkraftwerke. Des Weiteren bildete die geplante Vergabe von Geldern der Europäischen Union für eine Erhöhung des EURATOM-Forschungsbudgets einen Schwerpunkt in der Debatte. In einer Resolution, die von allen Anwesenden unterstützt und mitentwickelt wurde, wird eine Umwidmung der EURATOM-Gelder für den Ausstieg aus der Kernenergie gefordert. Die Resolution wurde wenige Tage später

auch vom Wiener Landtag übernommen. Im Rahmen des Gipfels wurden auch die Entwicklungen des von Wien initiierten Städtenetzwerks gegen die Nutzung der Kernenergie präsentiert. Das Städtenetzwerk geht auf eine Initiative von Umweltstadträtin Ulli Sima in den Wochen nach der nuklearen Katastrophe von Fukushima zurück. Unmittelbar nach dem Beginn der Katastrophe im KKW Fukushima wurde die Verwundbarkeit der nahegelegenen Metropole Tokyo zu einer der Hauptsorgen in der Berichterstattung, weil gerade große urbane Siedlungsgebiete etwa nicht evakuiert werden können und darüber hinaus eine große Anzahl wichtige Infrastrukturen auf engem Raum betroffen sein können. In Europa befinden sich zur Zeit 186 (der weltweit 437) KKW in Betrieb. In fast allen Fällen befinden sich im dicht besiedelten Europa Städte im möglichen Einflussbereich einer Reaktorkatastrophe in einem dieser Leistungsreaktoren. Im Rahmen des ersten Herantretens an andere großen eu-

ropäische Städte haben sich spontan Antwerpen, Bergen, Dublin, Frankfurt/Main, Hannover, Köln, Manchester, München, Nicosia und Viernheim der Wiener Initiative gegen Kernenergie und für eine nachhaltige Energiezukunft angeschlossen. Das Netzwerk hat darüber hinaus mit der weltweit fast 6000 Städte umfassenden Vereinigung „Mayors for Peace“ und der britischen Anti-Kernenergie und Anti-Nuklearwaffenvereinigung „Nuclear Free Local Communities“ der etwa 50 Kommunen in England, Wales Schottland und Irland angehören, Kontakte geknüpft.

Im Rahmen des Jahrestreffens der NFLA „Nuclear Free Local Communities“ war die WUA als Atomschutzbeauftragte der Stadt Wien eingeladen. Die Kooperation der beiden Organisationen wurde von den Vertretern der NFLA und Wiens sehr positiv bewertet und konnte im Zuge des Treffens weiter vertieft werden.



## Kolloidale Silber- & Goldlösungen

### WUA setzt sich gegen illegale Produkte am Markt ein

In der letzten Ausgabe der *umweltstadt* haben wir über unsere Aktivitäten zum Thema „Nanotechnologien“ berichtet. Dazu ein Nachtrag aus aktuellem Anlass.

Im Rahmen unserer Marktrecherche zu Nanoprodukten stießen wir nämlich auch auf illegale Nanoprodukte. Über das Internet und einige Drogerien werden schon seit längerem sog. „kolloidale Gold- und Silberlösungen“ vertrieben, teilweise auch von österreichischen Unternehmen. In diesen, auch Silber- und Goldwasser genannten, Präparaten sind laut Beschreibung metallische Nanopartikel von 1 – 10 nm Größe enthalten.

Kolloidales Silber soll nach einigen Beipacktexten gegen schwerste Erkrankungen wirksam sein, wie Gehirnhautentzündung, Lyme-Borreliose, Krebs, Aids, Cholelith, Syphilis, etc. Teilweise wird auch behauptet, dass Silber ein essentielles Spurenelement ist, was jedoch nicht zutrifft. Silber ist für den Stoffwechsel des Körpers vollkommen entbehrlich und in hohen Dosen unter anderem neurotoxisch. In der Medizin sind Silberionen schon seit der Antike für ihre antibiotische und desinfizierende Wirkung bekannt. Heute gibt es Silber im medizinischen Bereich aus gutem Grund aber nur mehr in Nischenanwendungen, da es durch wirksamere Stoffe ersetzt werden konnte, die sich nicht wie Silber im Körper anreichern.

Die von den Herstellern empfohlenen Einnahmemengen an kolloidalem Silber sind gering und liegen im Bereich der täglichen, natürlichen Silberaufnahme über die Nahrung. Sie gelten deshalb gemeinhin als unschädlich. Eine medizinische Wirksamkeit der angebotenen kolloidalen Lösungen als Heilmittel konnte aber in keiner seriösen Studie nachgewiesen werden. Die den Goldlösungen nachgesagten positiven Wirkungen auf Psyche und Konzentrationsleistung haben esoterischen Charakter.

Völlig sicher ist die Unschädlichkeit kolloidaler Silber- und Goldlösungen auch in geringen Konzentrationen zudem nicht. Kolloidale Silberpartikel lagern sich nämlich nicht nur auf Organen und in der Haut,

sondern (ebenso wie die winzigen Goldpartikel) auch im Gehirn ab, wo sie sich bei regelmäßiger Einnahme anreichern und dann kontinuierlich Metall-Ionen abgeben. Bei einem anderen, lange als ungiftig geltendem Metall, dem Aluminium, hat man inzwischen nachgewiesen, dass es sich ebenfalls im Gehirn ablagert und dort demenzfördernd wirkt.

Manche Hersteller oder Lieferanten empfehlen die Einnahme von kolloidalem Silber auch für Schwangere und Säuglinge, was aus unserer Sicht absolut unverantwortlich ist. Aus diesem Grund haben wir die diesbezüglichen Ergebnisse unserer Marktanalyse auch an das Gesundheitsministerium weitergeleitet. Dieses hat uns mitgeteilt, dass aufgrund der Bestimmungen der EU Verordnung 1170/2009 der Zusatz von Gold und Silber als Wirksubstanzen zu Lebensmitteln generell unzulässig ist, ebenso wie gesundheitsbezogene Angaben ohne die Zulassung als Arzneimittel, welche für keine dieser kolloidalen Silber- und Goldlösungen gegeben ist. Deshalb ist das Ministerium auch prompt tätig geworden. Gegen einen Hersteller wurde bereits ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet.



# Umwelt und Mobilität: Umweltauswirkungen des

**Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind in Ballungsräumen die größten Belastungen für die Bevölkerung und die Umwelt. Die Belastungen haben die unterschiedlichsten Ursachen, wobei Verkehr eindeutig jener Ursachenkomplex mit der größten Auswirkung ist.**

Waren für die Luftverschmutzung vor etwa 100 Jahren Industrie und Hausbrand verantwortlich, hat sie heute der motorisierte Verkehr in dieser Rolle abgelöst. So kann gegenwärtig die Belastung mit Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) in Wien zu mehr als der Hälfte auf den Verkehr zurückgeführt werden. Drei Viertel der Feinstaub-Immissionen in Wien<sup>1</sup> entstehen außerhalb des Stadtgebiets. Bei den lokalen Emissionen sind auch hier der größte Ansatzpunkt in Wien die Fahrzeugbewegungen innerhalb des Stadtgebietes (über drei Viertel der Emissionen<sup>2</sup> im Stadtgebiet).

## Umwelt und Verkehr – ein systemischer Ansatz

Auch wenn sich durch den Einsatz von schnellen Verkehrsmitteln (Motorisierter Individualverkehr/MIV, Öffentlicher Verkehr/ÖV) die zurückgelegten Wege in der

Stadt tendenziell vergrößert haben, kann der MIV seine Vorteile (Geschwindigkeit und Reichweite) eigentlich erst bei Distanzen weit über der durchschnittlichen Weglängen, die in der Stadt zurückgelegt werden, entfalten. Die Umgestaltung der Stadt, abgestimmt auf die Bedürfnisse des MIV, wird heute bereits wieder aufgehoben. Wie die Erfahrung zeigt (Städtebaukonzepte der 1960-er und 1970-er Jahre<sup>3</sup> sowie ihre bisherige Umsetzung) ist sie vor allem in Zeiten mit wachsender Bevölkerung nicht zielführend, sieht man als primäres Ziel effizienten Transport von Personen und Gütern – im notwendigen Umfang – an. Daraus ergibt sich, dass der MIV für den Personentransport in der Stadt ungeeignet ist und großteils durch geeignete urbane Fortbewegung ersetzt werden muss (MPV<sup>4</sup>), was aber eine weitere Umgestaltung der Stadtstrukturen bedingt.

Das Wort „Verkehr“ ist bereits so negativ besetzt, dass durch den neu eingeführten Ausdruck „Mobilität“ ein positives und zugleich weniger belastetes Bild für die Diskussion geschaffen wird. Niemand würde von einer „Mobilitätsbelastung“, aber sehr wohl von einer „Verkehrsbelastung“ sprechen. Daher müssen wir konsequenterweise über Wege, Weglängen, Wegzeiten und die Art der Fortbewegung sprechen. Diese Begriffe sind neutral besetzt, gut definiert und ermöglichen somit eine objektive Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Gründe Wege zurückzulegen, ändern sich historisch gesehen sehr langsam. Die Weglängen korrelieren mit der technischen Entwicklung der Fortbewegungsmittel, haben also rapide zugenommen. Beispielsweise führt so der Übergang vom Zufußgehen (etwa 3 km/h) zum Autofahren (in der Stadt 50 km/h) zu einer mehr als Verzehnfachung der potenziellen Weglänge pro Zeiteinheit.

Eine nähere Betrachtung zeigt, dass Wegzeiten und die Anzahl der pro Tag zu-

rückgelegten Wege über lange Zeiträume stabil geblieben sind. Auf Grund der technischen Entwicklungen und der damit verbundenen, für alle verfügbar, höheren Geschwindigkeiten müssen wir uns mit den Folgen einer Zunahme der zurückgelegten Distanzen und den Folgen der Motorisierung auseinandersetzen.

## Das System der menschlichen Fortbewegung beinhaltet folgende Parameter:

- Anzahl der Wege pro Zeiteinheit
- Zeitspanne für das Zurücklegen der Wege
- Die Geschwindigkeit mit der die Wege zurückgelegt werden (können)

Da der Mensch durch seine Fortbewegung die immer gleichen Bedürfnisse befriedigen möchte (Nahrung/Arbeit, Erholung/Schutzbedürfnis) und es historisch gesehen nur bei grundlegenden gesellschaftlichen Änderungen zu wesentlichen Verschiebungen in den jeweiligen Bereichen gekommen ist, zeigt sich in der Praxis die Anzahl der Wege als wenig veränderlich. Die Zeit wäre prinzipiell verschiebbar, tatsächlich bleibt die für die Fortbewegung reservierte Zeit im Wesentlichen gleich. Die sich auf den ersten Blick anbietende Reduktion der verwendeten Zeit tritt offensichtlich nicht ein. Die Zunahme der Geschwindigkeit führt vielmehr zu einer Ausweitung des Aktionsradius. Der Vorteil der Stadtstruktur ist gerade die Befriedigung aller Bedürfnisse auf relativ engem Raum: Arbeit, Vielfalt der Ernährungsmöglichkeiten, Kultur, Bildung, Erholung. Viele dieser Faktoren verlangen zwar den Transport von Gütern in(!) die Stadt, entbinden aber gleichzeitig die BewohnerInnen der Stadt von der Notwendigkeit selbst lange Wege zurückzulegen.

Historisch gesehen war immer die Änderung des Parameters Geschwindigkeit ausschlaggebend für gesellschaftliche und räumliche Veränderungen. So ist die Stadt der kurzen Wege besonders in den Bereichen Arbeit und „Konsum“ verloren gegangen.

Durch die Gesellschaft variierbar – ohne dabei die Abläufe innerhalb der Ge-



sellschaft selbst zu verändern – ist damit die Geschwindigkeit. Angenommen wird im Folgenden, dass eine Reduktion der Geschwindigkeit für den MIV gleichzeitig dessen wesentlichen Vorteil gegenüber dem Umweltverbund<sup>5</sup> aufhebt und so zu einer Wahl anderer Fortbewegungsmittel führt. Tatsächlich geschieht dieser Vorgang fast täglich ungeplant beim Stau. Dies erfordert Maßnahmen(bündel), von denen viele schon gute Praxis sind.

## Optionen zur Reduktion der Belastungen durch die (all) tägliche Wegebewältigung

Viele dieser Maßnahmen sind entweder in Wien oder in anderen Städten bereits umgesetzt. Zusätzlich wird die zukünftige Rolle und die notwendige Entwicklung des MIV behandelt.

## Legistische/fiskalische Maßnahmen

- **Parkraumbewirtschaftung:** Der öffentliche Straßenraum dient der Bewältigung von notwendigen Wegen. Diese Aufgabe sollte kostenfrei (über allgemeine Steuern finanziert) allen BürgerInnen gleichermaßen als Grundrecht zur Verfügung stehen. Das Abstellen von Gegenständen (Auto), auch wenn sie prinzipiell der Fortbewegung dienen, als Recht einer Minderheit, ist daher keine durch den öffentlichen Straßenraum zu erfüllende Aufgabe. Wenn der Straßenraum dennoch dafür zur Verfügung gestellt wird, kann dies folgerichtig nur entgeltlich erfolgen.
- **City Maut<sup>6</sup>:** In der Innenstadt sind die Wege kurz und es gibt ein dichtes Angebot an Fortbewegungsmitteln aus dem Umweltverbund. Die Maßnahme verstärkt den Anreiz für die Wahl von für die Innenstadt geeigneten Fortbewegungsarten. Werden die Bereiche zu groß, bzw. fehlen Begleitmaßnahmen, steigt der Verkehr innerhalb der Zone. Sie kann also für all jene Bereiche angewendet werden, für die obige Kriterien (kurze Wege, ...) gelten.

- **Geschwindigkeitsbeschränkung/ Tempo 30<sup>7</sup>:** Die Mischnutzung (Rad/Auto) gewinnt an Attraktivität. Die Lärmentwicklung hängt bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h ausschließlich vom Motorgeräusch ab (darüber ist das Rollgeräusch dominant). E-Fahrzeuge verfügen etwa über praktisch kein Motorgeräusch. Der aufgewirbelte und durch Abrieb entstehende Feinstaub wird wesentlich reduziert. Das Unfallrisiko sinkt. Sowohl Lärm als auch Luftschadstoffe werden erheblich reduziert.

- **zeitliche/sectorale Fahrverbote<sup>8</sup>:** Etwa das Nachtfahrverbot für LKW oder das Einfahrtsverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr) tragen zu einer Lärmreduktion zu sensiblen Zeiten und in sensiblen Zonen bei. Es wäre zu überlegen, ob eine derartige Maßnahme auch für andere MIV-TeilnehmerInnen sinnvoll umgesetzt werden könnte (z. B. Nachtfahrverbot für Motorräder, NichtanrainerInnen).

- **Stellplatzreduktion (allgemein):** Der Straßenraum – hier ist nicht der öffentliche Raum in seiner Gesamtheit gemeint – ist ein knappes Gut, das sich alle teilen müssen. Er dient vor allem der Fortbewegung. Die Verlegung von Parkplätzen in Garagen soll ermöglichen, den Straßenraum wieder für andere Nutzungen zur Verfügung zu stellen.

Umverteilung des öffentlichen Straßenraumes: Die Fortbewegung in der Stadt passiert schon heute zu weniger als 29 % durch den MIV, eine entsprechende Reduktion der zur Verfügung gestellten Fläche, auf nicht mehr als diesen Anteil, scheint gerechtfertigt. Die freiwerdenden Teile des Straßenraumes müssen dem Umweltverbund und hier vor allem den grundlegenden (nichtmotorisierten) Fortbewegungsarten zugeschlagen werden. Dies ist eine Maßnahme, die auch der Logik eines Bevölkerungswachstums entspricht.



## Bauliche/Planerische Maßnahmen

- **Teilaufpflasterung:** So kann die Reduktion der Geschwindigkeit abseits der legislativen Regelung erzwungen werden und es wird auch baulich und optisch die Durchgängigkeit (Priorität) des Straßenraumes für die nichtmoto-





risierten Fortbewegungsarten hervor-gehoben. Der Raum für diese Gruppe wird somit schlüssig erweitert. Das Unfallrisiko sinkt.

- **Shared Space/ Begegnungszonen/Gemeinsame Nutzung<sup>9</sup>:** Durch die gemeinsame, gleichzeitige Nutzung des Straßenraumes kommt es zu einer Geschwindigkeitsreduktion. In dieser Art der Straßennutzung werden die nichtmotorisierten Nutzer eher entsprechend ihres zahlenmäßigen Erscheinens berücksichtigt. Das Abstellen von Autos ist in diesem Modell wesentlich eingeschränkt.
- **Rückbau/Stellplatzreduktion (im öffentlichen Raum):** Diese ist im Zusammenhang mit der Umverteilung des Straßenraums zu sehen. Gleichzeitig führt die Reduktion von Stellplätzen zu einer Geschwindigkeitsreduktion des MIV, im Sinne der gesamten Wegzeit von Ausgangsort zu Zielort. Der Zielort ist nicht mit dem Parkplatz ident, dadurch ergibt sich eine zusätzliche Wegstrecke, die den Zeitaufwand für diese Fortbewegungsart erhöht.
- **Wegenetz, das nur dem nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung steht<sup>10</sup>:** Eine durchgängige Durchwegung des Stadtgebietes nur für nichtmotorisierte Fortbewegungsarten – primäre Nutzergruppe sind die FußgängerInnen – erhöht die Attraktivität. Die Nutzung verlangt wesentlich geringere Flächen, als dies bei der

Nutzung durch alle notwendig wäre. Gleichzeitig wird die speziell für diese Fortbewegung notwendige Reduktion der Wegstrecken erreicht.

- **Stärkung Öffentlicher Verkehr<sup>11</sup>:** Der ÖV soll im gesamten Stadtgebiet/ Stadtregion ein dichtes Netz zur Verfügung stellen. Das Zurückdrängen des MIV fördert und fordert den ÖV nachhaltig (dichtere Intervalle, Kapazität, Qualität, Barrierefreiheit, dichteres Netz). Zu den Herausforderungen gehören neben dem Bevölkerungswachstum unter anderem die Berücksichtigung des Anstiegens der älteren Bevölkerung, die möglicherweise umfassende Dienstleistungen im ÖV braucht (Tür zu Tür), eine Erhöhung der Transporte über die Stadtgrenzen und die Integration verschiedener Dienste und Dienstleistungen in einem System.

## Welchen Raum und welche Form/Rolle nimmt der MIV ein

Es gibt mehrere Gründe ein motorisiertes Fahrzeug auch im städtischen Raum zu verwenden. Im gewerblichen Bereich (Wirtschaftstransporte) sind zurzeit genauso wie bei den Einsatzorganisationen diese Fahrten nicht ersetzbar. Einige dieser Bereiche sind für die E-Mobilität ideal geeignet. Ohne Zweifel gibt es auch Situationen, in denen der private Transport von Personen und Gegenständen den Einsatz von motorisierten Fahrzeugen notwendig macht oder jedenfalls sinnvoll erscheinen lässt. Für diese Fälle bedarf es innovativer Lösungen, um diese Art der Fortbewegung für alle StadtbewohnerInnen zu ermöglichen. Jedenfalls soll der individuelle Besitz eines Autos für die Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse nicht erforderlich sein.

- **Elektro-Mobilität (individuelle):** Die Umstellung von Benzin und Diesel auf Elektrizität beseitigt lokal die Lärm- und Luftschadstoffproblematik. Die weiteren Umweltauswirkungen sind vom jeweiligen Strommix abhängig. Sonst sind Elektrofahrzeuge in ih-

rer Beurteilung, was die Bewältigung von Wegen und die damit verbundenen Auswirkungen betrifft, ident mit dem MIV zu sehen. Gemildert wird das Problem im regionalen Kontext durch die begrenzte Reichweite. Für die „letzten Kilometer“, die auf Grund der bestehenden Raumordnung und Bebauung in der Region noch viele Jahre Realität sind, kann E-Mobilität sinnvoll sein. Zusätzlich erweitern E-Bikes und City-Pedelecs das NutzerInnenspektrum beim Radfahren.

- **Gemeinsame Nutzung Auto/Angebotserhöhung beim Car-Sharing<sup>12</sup>:** Dieser Lösungsansatz ermöglicht die private Nachfrage nach Fahrzeugen – bei gleichzeitiger Reduktion des Fahrzeugbestandes in Wien – zu befriedigen. Auch hier sind E-Antriebe geeignet und sollen daher die erste Wahl als Fortbewegungs- und Transportmittels im Bereich des MIV sein.
- **Angebotserhöhung City Bike<sup>13</sup>:** Was für die Parkplätze des MIV gilt, gilt zwar mit geringerer, aber wachsender Dringlichkeit, auch für Fahrräder. Das City-Bike System erhöht nicht nur die Verfügbarkeit eines nichtmotorisierten Fahrzeuges, sondern mildert auch diese Stellplatzproblematik.
- **Umweltzonen<sup>14</sup>:** Diese Maßnahme kann bei entsprechender Größe einerseits regional die Schadstoffbelastung reduzieren, andererseits wird der Austausch alter Fahrzeuge auf höhere Standards im Bereich der Emissionen (Schadstoffe, Lärm, etc.) beschleunigt. Letztlich handelt es sich um eine Maßnahme, die einen ohnedies stattfindenden Prozesses – technische Verbesserung der Schadstoffbilanz der verwendeten motorisierten Fahrzeuge – beschleunigt.

## Umweltauswirkungen – Grenzwerte – Klimaschutzverpflichtungen

Das Gebiet der Stadt Wien ist bezüglich der Schadstoffe Feinstaub und Stickoxide

als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Auf Grund der Verpflichtungen in der Europäischen Union<sup>15</sup> ergibt sich daraus ein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Reduktion dieser zwei Luftschadstoffe, um die Vorgaben zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt erreichen zu können. Emissionen aus der Industrie spielen in Wien eine untergeordnete Rolle. Emissionen von Heizungen sind durch Forcierung von Fernwärme, Erneuerung und Kontrolle von Heizungsanlagen, Thermische Gebäudesanierung und Verringerung von Heizgradtagen gesunken. Die einzige Schraube an der, bei rationaler Betrachtung des Problems, wirksam gedreht werden kann, ist der motorisierte Verkehr.

Beim Lärm ist die Situation noch klarer. Hier ist der motorisierte Verkehr praktisch die alleinige Quelle der Belastung. Durch die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde die rechtliche Grundlage zur systematischen Erfassung der Lärmbelastung und ihrer Ursachen geschaffen. Auf Grund der Umsetzung der Richtlinie wurden die Aktionspläne Lärm erarbeitet. Zurzeit werden diese aktualisiert.

Die Betrachtung der Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen durch die (all) tägliche Wegebewältigung zeigt grundsätzlich, dass Maßnahmen, die eine Reduktion der Belastung mit Luftschadstoffen bewirken, auch eine gleichzeitige Verbesserung der Lärmsituation herbeiführen und umgekehrt.

In Folge soll ein zukünftiges Szenario betrachtet werden, in dem es durch die Umsetzung der oben angeführten Maßnahmen zu einer erfolgreichen, wesentlichen Reduktion der Wegzeiten mittels MIV und der Weglängen im Allgemeinen kommt und der dadurch bedingte Umstieg auf den Umweltverbund stattfindet.

Der MIV ist für etwa 75 % für die in Wien verursachten Luftschadstoffe und annähernd zur Gänze für die Lärmbelastungen verantwortlich. Ausnahmen für den letzteren Fall bilden bahnahe Lagen sowie Fluglärmszonen und punktuell auch innerstädtische Gewerbebetriebe.

Gegenwärtig setzt sich der jeweilige Anteil an den Fortbewegungsarten zu 37 % ÖV, 34 % Nichtmotorisierte und 29 % MIV zusammen<sup>16</sup>.

Die Abschätzung der quantitativen Auswirkungen der angeführten Maßnahmen ist komplex. Auch ist die Wirkung der Summe der Maßnahmen mit ihren Wechselwirkungen höher einzuschätzen, als die Summe der Einzelmaßnahmen. Wie etwa die Studie „Reduktionspotenziale beim motorisierten Straßenverkehr“<sup>17</sup> zeigt, kann mit einem geeigneten Maßnahmenpaket, eine drastische Reduktion des MIV von bis zu 40 % erreicht werden. Als vorsichtige Abschätzung wird in der Folge von einer Reduktion des MIV in Wien von 29 % auf etwa 20 % ausgegangen, also einer Reduktion des Anteils um zirka 10 Prozentpunkte.

Für problematische Emissionen im Luft- und Lärmbereich auf dem Gebiet der Stadt Wien, bedeutet dies eine deutliche Reduktion, etwa der Feinstaubproduktion zumindest um ein Viertel und der Stickoxidemissionen in derselben Größenordnung.

Die wesentliche Unterschreitung der Europäischen Grenzwerte in diesem Bereich könnte damit als garantiert angesehen werden. Der Energieverbrauch in Wien und damit die CO<sub>2</sub>-Emission würden um deutlich mehr als 10 % sinken. Damit wäre die Klimaschutzverpflichtung der Stadt Wien erfüllt beziehungsweise übererfüllt.

Beim Lärm ist die Verbesserung der Situation noch drastischer. Wie eine aktuelle Studie des VCÖ<sup>18</sup> belegt, ist eine Reduktion um etwa 5 dB (Dezibel) alleine durch die Maßnahme flächendeckend 30 km/h einzuführen, zu erwarten. Ein Sinken des MIV auf 20 % führt zu einer Lärmreduktion von 1 bis 2 dB, was insgesamt eine Verringerung des Lärms auf etwa ein Viertel des jetzigen Zustandes bedeuten würde.

Wie die Daten zeigen, ist die Reduktion im Bereich des MIV geeignet die wesentlichen strategischen Ziele der Stadt im Bereich Klimaschutz, Luftreinhaltung und Umgebungslärm zu erreichen. Das unterstreicht die Wichtigkeit von Maß-

nahmen zur Reduktion des MIV, da keine Änderung in anderen Einzelbereichen derartig große quantitative und qualitative Auswirkungen hat.

- 1 Endbericht „AQUELLA“ Wien Bestimmung von Immissionsbeiträgen in Feinstaubproben, H. Bauer et al., 2006
- 2 Staturerhebung PM10 2002 & 2003 in Wien gemäß Immissionschutzgesetz-Luft basierend auf einer Studie des Umweltbundesamtes, Roman Augustyn et al., 2005
- 3 Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Hans Bernhard Reichow, 1959
- 4 Masterplan Verkehr Wien, (<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpw/>)
- 5 Umweltverbund setzt sich zusammen aus: Zufußgehen, Radfahren, andere nichtmotorisierte Fortbewegungsarten, Nutzung des ÖVs
- 6 z. B. Stockholm, London, Mailand, Oslo, Bergen, Singapur
- 7 z. B. Zürich, Graz, New York, Niederlande, Schweiz, Deutschland
- 8 z. B. zeitliche Fahrverbote etwa für LKW bereits seit den 1930-ern in der Schweiz, auch Salzburg (Fahrverbot ausgenommen AnrainerInnen, in der Innenstadt), sektorale Fahrverbote z. B. in vielen italienischen Städten „Zona Traffico Limitato“
- 9 z. B. Australien, Deutschland, Niederlande, Neuseeland, Schweden, Großbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Berner Modell
- 10 Lösungsansatz der WUA ohne gegenwärtig bekanntes internationales Beispiel
- 11 Gegenwärtiger europäischer Trend (z. B. Rückkehr der Straßenbahn in Frankreich)
- 12 Paris, Amsterdam, Berlin, Portland, Calgary, Frankfurt, ...
- 13 Paris, Kopenhagen
- 14 z. B. Berlin, München, Frankfurt a. M., Amsterdam, Rotterdam, Bozen, Kopenhagen, Aarhus, Malmö
- 15 Richtlinie 2008/50/EG, Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa
- 16 Quelle: Wiener Stadtwerke, Stand 2011
- 17 Reduktionspotenziale beim motorisierten Straßenverkehr, M. Maibach et al., 1997
- 18 VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT, VCÖ, 2012 (<http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2012-65>)



## Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin:  
Wiener Umwelthanwaltschaft,  
Muthgasse 62, 1190 Wien  
Tel.: 01/37979/0  
E-Mail: [post@wua.wien.gv.at](mailto:post@wua.wien.gv.at)  
web: [www.wua-wien.at](http://www.wua-wien.at)  
Redaktion: Romana Uhyrek  
Gestaltung: DYNAMOWIEN  
Cover: iStockphoto  
Druck: Gugler cross media,  
3390 Melk, gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mu-  
stermappe von „ÖkoKauf Wien“ und  
nach der Richtlinie „Schadstoffarme  
Druckerzeugnisse“ des  
Österreichischen Umwelt-  
zeichens, UWZ 609.



## Änderung der UVP-Richtlinie der Europäischen Union

Datiert mit 26. Oktober 2012 wurde ein Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) vorgelegt.

Ziel der Überarbeitung ist die Verbesserung des Umweltschutzes durch Hebung der Qualitätsstandards der UVP-Dokumentation sowie der UVP-Verfahren in allen Mitgliedstaaten. Detailliertere Regelungen im RL-Vorschlag sollen zur Angleichung der Bestimmungen in den einzelnen Mitgliedstaaten führen.

Folgende Änderungen sind beabsichtigt:

### Koordinierung – Einzelfallprüfung

Wichtige Änderungen sind unter anderem die Einrichtung einer zentralen UVP-Anlaufstelle in den einzelnen Mitgliedstaaten zur Koordinierung der im Zusammenhang mit einem bestimmten Projekt notwendigerweise tätigen Behörden.

Als Ausfluss der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes sind die im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht eines Projektes zu fällenden Screening-Entscheidungen dem RL-Vorschlag zufolge zukünftig „ausreichend zu begründen“. Insbesondere ist schlüssig zu belegen, dass der Entscheidung der Behörde eine angemessene Vorprüfung vorangegangen ist.

Vorgesehen ist auch die verpflichtende Durchführung eines Scoping-Verfahrens im Zusammenhang mit der Erstellung des Umweltberichtes nach Feststellung der UVP-Pflicht eines Projektes. Die zustän-

dige Behörde hat Umfang und Detailtiefe der vom Projektträger in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen festzulegen.

Eine Neuerung stellt auch die Verpflichtung der Behörde dar, im Falle der Feststellung erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen möglichst umgehend zu prüfen, ob durch Projekts-Modifikationen diese Auswirkungen vermieden oder verringert werden können und daher Abänderungen vorzunehmen sind.

### Ordentliches UVP-Verfahren

Die im Zuge eines UVP-Verfahrens zu berücksichtigenden Faktoren werden um ökologische Aspekte wie Biodiversität, Klimawandel, Katastropheneignis sowie Nutzung natürlicher Ressourcen erweitert.

Um eine ausreichende Öffentlichkeitsbeteiligung auch im Lichte der Aarhus-Konvention sicherzustellen, wird ein im Grundsatz mit 30 bis 60 Tagen konkretisierter Zeitrahmen für die Konsultationen über den Umweltbericht festgelegt. Eine entsprechende Bestimmung findet sich auch im Zusammenhang mit der Prüfung von Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen.

Hinsichtlich der Dauer der UVP-Verfahren enthält der RL-Vorschlag ebenfalls eine Konkretisierung. Diese müssen künftig binnen drei Monaten ab Vollständigkeit der Unterlagen sowie nach Durchführung der erforderlichen Konsultationen abgeschlossen sein.

### Maßnahmen zur Überwachung

Für Projekte, die erheblich nachteilige Umweltauswirkungen nach sich ziehen, sieht der RL-Vorschlag eine obligatorische ex-post Überwachung vor. Die Behörde

hat im Bescheid geeignete Maßnahmen zur Überwachung der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen festzuschreiben um die Durchführung und Wirksamkeit von Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen beurteilen zu können und unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen aufzudecken.

Um der Kommission eine Überwachung der Durchführung der Richtlinie zu ermöglichen, ist eine sechsjährige Berichtspflicht enthalten.

Der Europäischen Kommission soll in Art 12a mittels delegierter Rechtsakte zukünftig Möglichkeit der Anpassung des neu geschaffenen Anhangs II.A sowie der Anhänge III und IV an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt eingeräumt werden.

### Einschätzung der WUA

Aus Sicht der WUA schaffen die detaillierteren Regelungen einen Rahmen für mögliche Verbesserungen im UVP-Verfahren. Fraglich bleibt allerdings, ob sämtliche beabsichtigten Änderungen in der Praxis umsetzbar sein werden. Bei ordnungsgemäßer Einbindung aller Parteien wird die Einhaltung der dreimonatigen Entscheidungsfrist selbst bei Inanspruchnahme einer möglichen Verlängerung um weitere drei Monate nicht möglich sein.

Im Gegensatz zu den verfahrensrechtlichen Regelungen haben die Mitgliedstaaten bei der Einstufung, ob einzelne Projekte verpflichtend einer UVP zu unterziehen sind, einen großen Gestaltungsspielraum, den der österreichische Gesetzgeber durch viel zu hohe Schwellenwerte auch ausgenutzt hat. Eine längst überfällige Anpassung der Anhänge 1 und 2 der UVP-Richtlinie wäre jedenfalls notwendig. 

## Neuer Grenzwert für Blei im Trinkwasser

Der Grenzwert für Blei im Trinkwasser reduziert sich laut Trinkwasserverordnung ab 1. Dezember 2013 von derzeit 25 µg/l auf 10 µg/l.

In der höchstgerichtlichen Judikatur wird eine Wasservorlaufzeit von einer Minute zur Absenkung des Bleige-

halts auf das Niveau des Grenzwertes laut Trinkwasserverordnung durch den Bestandnehmer als zumutbar angesehen. Eine bloße Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität durch Bleikontaminationen, die bei einem Wasservorlauf von einer Minute bei einer Wasserentnahmestelle zu beseitigen war, wurde vom Obersten Gerichtshof nicht als Baugebrechen im Sinne des § 3 Abs. 2 Z 1 Mietrechtsgesetz angesehen.

Ein um mehr als 50 % niedrigerer Grenzwert für Blei im Trinkwasser wird jedoch jedenfalls dazu führen, dass sich die Wasservorlaufzeiten bei Wasserentnahmestellen in Gebäuden, die über Wasserleitungsrohre aus Blei verfügen, bis zur Erreichung des Grenzwertes verlängern.

Wo die Gerichte letztlich die Grenze der Zumutbarkeit ziehen werden, bleibt abzuwarten. 