



Umweltgerecht planen und entwickeln

70 Prozent der Menschen in europäischen Ländern leben im urbanen Umfeld. Demgemäß treten dort konzentriert Umweltbelastungen auf, die die Lebensqualität in den Städten beeinträchtigen können. Mit dem Unter-Schutz-Stellen allein kann diesem Problem nicht begegnet werden. Vielmehr müssen im Sinne eines vorsorgenden, integrativen und partnerschaftlichen Umweltschutzes Umweltbelastungen von vornherein vermieden und – wenn notwendig – Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden. Ziel ist die Sicherung der Lebensgrundlagen durch Schonung der natürlichen Ressourcen, Gewährleistung der landschaftlichen und biologischen Vielfalt und die Verbesserung der umweltspezifischen Aspekte der Lebensqualität. Aus diesem Bewusstsein heraus bringt sich die MA 22 – Umweltschutz in die Planung – zum Beispiel bei Bauvorhaben – ein. Sie prüft die Folgen von Vorhaben für die Umwelt und entwickelt gegebenenfalls alternative Konzepte.

Ökologie im Bauwesen

Jedes Bauvorhaben wirkt sich auch auf Umwelt und Natur aus. Die Stadt Wien erarbeitete deshalb Konzepte für umweltrelevante Leistungen im Baubereich wie Aushub, Abbruch, Zwischenlagerung, Recycling, Deponierung und Entsorgung. Dadurch soll ein sorgfältiger Umgang mit Ressourcen und die Reduktion der Um-

weltbelastung – Verringerung von Transportwegen, sortenreine Trennung, Recycling usw. – ermöglicht werden. Maßnahmen wie Kriterienkataloge für Ausschreibungen oder die ökologische Beratung tragen dazu bei, die Erkenntnisse der Ökologie mit dem Bauwesen zu verknüpfen.

So erstellt z. B. die Arbeitsgruppe Tiefbau innerhalb des „ÖkoKauf Wien“-Projektes Kriterienkataloge für Themen wie Sammellogistik und Trennung von Baustellenabfällen (Sortierinseln) oder alternativer Bahn- und Schifftransport. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die

Überlegungen beim Verfüllen von Künnetten mit „stabilisierten Verfüllmaterialien“ (SVM) und das Thema Bodenmarkierungen. Die ÖNORM-Regel ON-R 22251 über „Mustertexte für umweltgerechte, bauspezifische Leistungsbeschreibungen“ gilt bereits österreichweit. Ziel ist es, den Planern, Bauherrn und der Bauwirtschaft einheitliche, umwelt- und rechtskonforme technische Hilfsmittel und Ausschreibungstexte zur Verfügung zu stellen.

Umweltverträglichkeitsprüfung bei Großprojekten

Schon beim ersten UVP-Verfahren in Wien, dem kalorischen Kraftwerk Donaustadt, wurde dank ökologischer und ökoeffizienter Beratung durch die Stadt Wien (MA 29 – Fachbereich Grundbau) konsequent auf umweltkonforme Bauweisen im Tiefbau übergegangen. Die geotechnische Beurteilung der Projekte war bis jetzt von Bundesland zu Bundesland verschieden. Um für die Bauweisen im Tiefbau eine Standardisierung in umwelttechnischer Hinsicht vornehmen zu können, wurde eine neue Arbeitsgruppe für „Ökoeffiziente Entscheidungshilfen im Tiefbau“ gegründet. Ziel ist es, eine einheitliche, ökoeffiziente Betrachtungsweise bei behördlichen Verfahren wie dem UVP-Verfahren zu schaffen.

Für Beratungen rund um Baugrundrisiko, Umweltfragen und bau-



Große Bauprojekte werden einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen.

praktische Machbarkeit ist die Gruppe Umwelt innerhalb der MA 29 – Brückenbau und Grundbau zuständig. Ein verantwortungsvoller Auftraggeber sollte die geo- und umwelttechnische Beratung in Anspruch nehmen. Technische Empfehlungen für die Bauausführung, finanzielle und terminliche Risiken und das Baugrundrisiko werden aufgezeigt. Ziel dieser Gruppe Umwelt im Tiefbau innerhalb der MA 29 ist es, innovative Ideen auf Plausibilität zu prüfen, Praxis-Erfahrungen zu diskutieren und ökologische Beratung im Grundbau für städtische Projekte vorzunehmen.

In Zukunft sollen Grundsätze wie Ressourcenschonung und Energieeinsparung, die bei Pilotprojekten im Hochbau bereits berücksichtigt wurden, auch auf den Tiefbau übertragen werden. Hochbauprojekte ab 720.000 Euro Projektkosten werden im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsbesprechungen geprüft. Die Standards zur Qualitätssicherung umfassen auch eine ökologische Beurteilung der Projekte. Dabei werden Kriterien wie Energieverbrauch, wassersparende Einrichtungen, Bauökologie und Baubiologie, Flächenverbrauch, Versiegelungsgrad und Niederschlagswasserversickerung beurteilt.

Stadtentwicklung für die Umwelt

Für die Planung von Bezirks- und Stadtteilen ist – je nach Standort – die MA 21A oder die MA 21B – Stadtteilplanung und Flächennutzung zuständig. Umweltschutz-Aspekte werden bei der Planung immer berücksichtigt. Ziel ist eine „Stadt der kurzen Wege“, eine sinnvolle Nutzungsdurchmischung sowie eine gute Versorgung mit Grün- und Freiflächen. Insbesondere wird bei allen Planungen der öffentliche Verkehr forciert. Stadtteilverbindende Fuß- und Radwegesysteme werden unter Beachtung der Chancengleichheit von Männern und Frauen (Gender Mainstreaming) geschaffen. Mit diesen Maßnahmen soll seitens der Wiener Stadtplanung auch ein Beitrag zur Erfüllung des Klimaschutzprogrammes der Stadt Wien geleistet werden. Darüber hinaus werden im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für das dicht bebaute Stadtgebiet Maßnahmen zur Verbesserung der klein-klimatischen Bedingungen sowie zur Versickerung von Niederschlagswäs-

sern getroffen. Bei Einzelprojekten wie „maiswien“ oder „Kabelwerk“ wird auf umweltgerechtes Planen und Bauen Wert gelegt.

Grünordnungsplan „maiswien“














Der Erdberg Mais ist das Kernstück der nach Südosten gerichteten städtebaulichen Entwicklungsachse Wiens zwischen City und Flughafen Wien-Schwechat. Wesentliche Teile des etwa 250 Hektar großen Gebietes sollen kurz- bis mittelfristig eine nachhaltige Verbesserung des Nutzungsmixes sowie eine deutliche Nutzungsverdichtung erfahren. Ein Großteil der vorhandenen Flächen weist jetzt untergenutzte Industriebrachen (Schlachthofareal St. Marx, Wiengas) bzw. flächenintensive Einrichtungen des Transportgewerbes auf. Die vorhandenen Restgrünräume („Stadtwildnis Erdberg“, Hyblerpark, wenige (halb)private Grünflächen) sind voneinander isoliert.

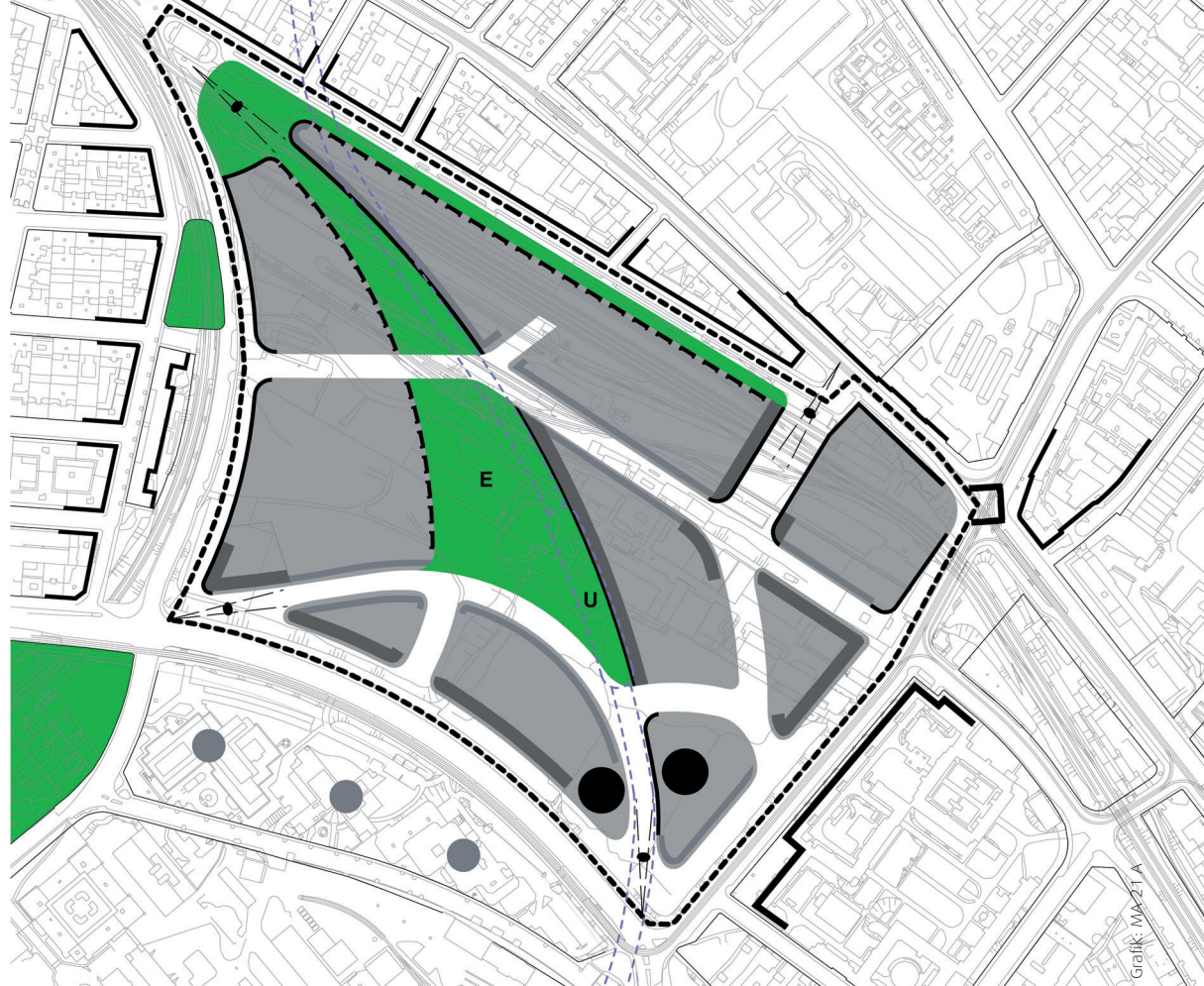
Die Stadtentwicklungszone „maiswien“ soll im vorliegenden Grün- und Freiflächenkonzept – den „Grünordnungsplan maiswien“ – den tiefgreifenden Strukturwandel und die überdurchschnittlich hohe Entwicklungsdynamik (z. B. „Gasometer“, „Office Campus Gasometer“, „Entertainment Center Gasometer“, „Der Adler und die Ameise“, „T-Mobile“, „Vienna Bio Center“, „TownTown“) aufnehmen und weiter entwickeln. Maßnahmen und

Zielsetzungen sind z. B. der Aufbau von differenzierten Grün-, Kommunikations- und Identifikationsräumen, Erhöhung der Alltagstauglichkeit und Erlebnisvielfalt der Freiräume, die natürliche Versickerung von Niederschlagswässern zu ermöglichen und die Beseitigung der Barrierewirkungen durch neue Raumdefinitionen (A 23) sowie Fuß- und Radwegesetze.

Auf der Grundlage des Grünordnungsplanes wurden für Teilgebiete des 3. Bezirks (St. Marx und Neu Erdberg) im Rahmen der PGI – URBAN II Wien Erdberg mehrere Projektarbeiten erstellt. Zum Beispiel das Projekt „Kultgrün St. Marx“, eine EU-geförderte Grün- und Freiraumstudie. Sie gibt Gestaltungsmaßnahmen für Grün- und Freiflächen (z. B. natürliche Versickerung und Bepflanzung im Straßenraum, Wasserflächen im öffentlichen Raum) und des Fuß- und Radwegesetzes vor. Für das nordöstlich an St. Marx anschließende Plangebiet „Grüntown Neu Erdberg“ sollen auf der Grundlage der Projektarbeit „Kultgrün“ gebietsbezogene Gestaltungsregeln eines integrierten Grün- und Freiraumkonzeptes erarbeitet werden. Die Umsetzung der auf strategischer und operativer Ebene erkannten und konsensuierten Entwicklungsziele eines nachhaltigen Grün- und Freiflächensystems soll schließlich über eine begleitende „ökologische Baubetreuung“ (Projekt



-  geschlossene Bebauungskante
 -  offene Bebauungskante
 -  Gebäudekante 60-70m
 -  bestehende höhere Gebäudekante
 -  Gebäudekante bis 35m *
 -  Gebäudekante bis 21m *
 -  Sichtachse
 -  besondere architektonische Ecklösung
 -  Gebietsgrenze
 -  U-Bahn mit Stationsaufgang
 -  Nettobauland (incl. interner Blockerschließung und öffentl. Einrichtungen)
 -  Grünanlage
 -  Öffentliche Verkehrsfläche
- * Höhenangaben sind Firsthöhen



Grafik: MA 21 A

Für die Aspanggründe im 3. Bezirk wurde ein umfassender Strukturplan ausgearbeitet

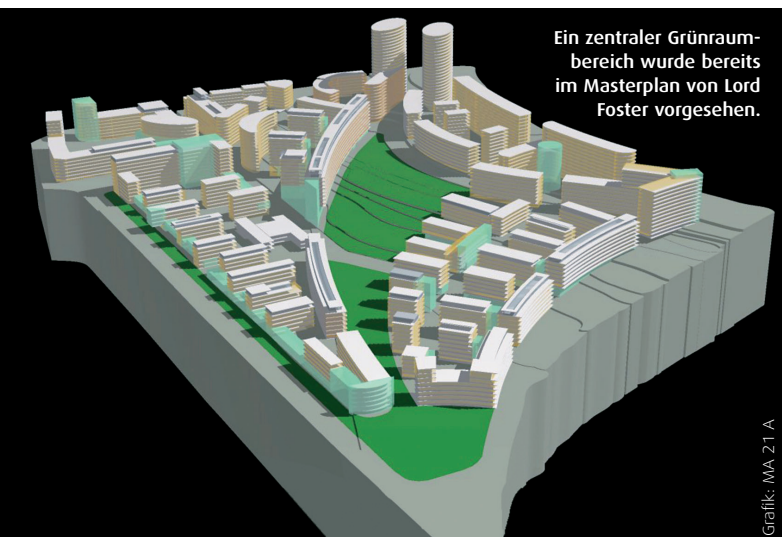
„ÖKOBAU“) gemeinsam mit der MA 22 – Umweltschutz und der MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau erfolgen. Die ökologische Baubetreuung ist derzeit in Diskussion, wird jedoch als überleitendes Bindeglied zur Wahrung einer hohen Planungskontinuität und Umsetzungswahrscheinlichkeit unumgänglich sein: Damit kann mittels URBAN II-Fördermitteln erstmals von der Planung bis zur baulichen Ausführung eine Ökologisierung und alltagstaugliche Ausführung eines Grünordnungssystems innerhalb eines hochwertigen Arbeits- und Wohnquartiers umgesetzt werden.

Strukturplan Aspanggründe

Die Aspanggründe liegen an der Südostgrenze des Stadtzentrums im 3. Bezirk auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahngüterdepots und stellen ein Teilentwicklungsgebiet der Stadtentwicklungszone „maiswien“ dar. Infolge der Investitionen von ÖBB und Stadt Wien bei der Tieflegung der S7-Flughafenschnellbahn soll das bis auf die Mittelzone (Labor- und Forschungseinrichtungen) ungenutzte Areal nunmehr einer schrittweisen Bebauung zugeführt werden. In Hinblick auf eine schrittweise und zukunftssträchtige Entwicklung soll die neue städtebauliche Struktur in die

gegebene Bebauungssituation integriert werden. Die Verkehrerschließung ist so angelegt, dass die schrittweise neu zu errichtende Infrastruktur zu keinen negativen Effekten im Umfeld führt. Dem öffentlichen Verkehr sowie der inneren Erschließung zu Fuß wurde Prio-

rität eingeräumt. Durch einen zentralen Grünraumbereich, der bereits im Masterplanungsentwurf von Lord Norman Foster definiert wurde, ist eine Grünraumvernetzung mit dem Umfeld gewährleistet. Bereits 1999 wurde von der Arbeitsgemeinschaft EUROGATE in Zusammenarbeit mit dem 3. Bezirk und den Fachdienststellen der Londoner Architekt Lord Norman Foster (Foster & Partners) mit der Erstellung eines Masterplanungsentwurfs beauftragt. Seit der Beauftragung haben sich in wesentlichen Punkten – vor allem auf dem Verkehrssektor – die Rahmenbedingungen verändert. Deshalb wurde der Masterplanungsentwurf in aktualisierter Form als Strukturplan Aspanggründe erstellt und vom Wiener Gemeinderat einstimmig zur Kenntnis genommen. Der Strukturplan Aspanggründe gibt nun die wesentlichsten Gestaltungselemente und Flächennutzungen, die Nutzungsmengen und das Erschließungssystem vor. Der Entwicklungshorizont liegt bei 2016. In Hinblick auf den noch nicht definitiv festlegbaren Erschließungslevel durch öffentliche Verkehrsmittel (U2-Verlängerung, S7-Takt, S-Bahn-Station Adolf-Blamauer-Gasse), ist der Strukturplan in ein unteres Limit (350.000 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche) und ein oberes



Ein zentraler Grünraumbereich wurde bereits im Masterplan von Lord Foster vorgesehen.

Grafik: MA 21 A

Limit (450.000 Quadratmeter) gerechnet. Für einen ersten Entwicklungsschritt wird eine Konkretisierung der städtebaulichen Planung im Ausmaß von 98.000 Quadratmeter im unmittelbaren Einzugsbereich der zukünftigen S7-Station St. Marx empfohlen.

Strukturplan Mehrwert Simmering

Neben der heftigen Neubautätigkeit entlang der Simmeringer Hauptstraße bringt die U3 jetzt auch Bewegung in das Gebiet südlich der Gasometer. Die Entwicklungsimpulse wurden im städtebaulichen Leitbild „Mehrwert Simmering“ zusammengefasst. Grundlage war das Siegerprojekt eines städtebaulichen Wettbewerbs von Architekt Peter Lorenz. Durch den Strukturplan werden die künftigen Funktionen und Nutzungen in einem Etappenplan festgelegt. Eine „Verklammerung“ zwischen den Gasometern und Simmering soll entstehen. Das städtebauliche Leitbild ist das Ergebnis des schrittweise verfeinerten und nach den örtlichen Rahmenbedingungen modifizierten Grundkonzeptes. Bei der Umsetzung ist vor allem dem Grundsatz der Partnerschaft mit den privaten Investoren Rechnung zu tragen. So kann neben dem architektonischen „Mehrwert“ für dieses Gebiet auch ein wirtschaftlicher und stadtökologischer „Mehrwert“ erzielt werden, der der öffentlichen Hand als auch dem privaten Sektor und somit der Erhaltung der Qualität im Bezirk zu Gute kommt. Insbesondere der öffentliche Grünraum soll als alltagstauglicher Erlebnisraum die Lebensqualität erhöhen und in Abstimmung mit der stufenweisen Gebietsentwicklung nach dem Modell der Mehrwertabschöpfung finanziert und errichtet werden.

Projekt Kabelwerk

Mit Neuplanungen auf dem 8 Hektar großen Gebiet der 1997 geschlossenen Kabel- und Drahtwerke AG wird eine große Identifikationslücke geschlossen. Besonderes Augenmerk wurde auf den kooperativen Planungsprozess zwischen Architekten, Bauträger Stadt, Konsulenten und Bürgern gelegt. Die Planung selbst konzentrierte sich zum ersten Mal in der Planungsgeschichte der Stadt darauf, den Freiraum klar zu definieren und ihn nicht wie bisher als „Restraum“ zwischen den Objekten einer Zufälligkeit zu überlassen.

Für den angestrebten Nutzungsmix für Wohnen, Arbeiten und Freizeit wird durch zusätzliche Festsetzungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan eine Basis geschaffen. Das Innere der Anlage „Kabelwerk“ wird frei von Autoverkehr sein. Eine Reihe von öffentlichen Fußwegen ermöglicht das Durchqueren der Anlage von jeder Seite. Das Angebot an Grünflächen erhöht sich, der so genannte Bahnpark entlang der U-Bahn-Linie U6 wird eine wichtige Grünverbindung zum Schöpfwerk darstellen. Die Errichtungsarbeiten – Beginn im Sommer 2004 – sollen so umwelt- und anrainerschonend wie möglich durchgeführt werden. So wurde das Abbruchmaterial der alten Fabrikanlagen hauptsächlich über das Anschlussgleis per Bahn abtransportiert. Diese Gleisanlage soll, solange es die Bautätigkeiten erlauben, erhalten bleiben und der Zulieferung des Baumaterials dienen. Rund 55.000 Lkw-Fahrten können auf diese Art eingespart werden – des entlastet die Anrainer durch weniger Lärmbelästigung und die Umwelt. Wichtiges Element ist auch die kulturelle Zwischennutzung des Areals während der Planungs-, Abbruchs- und Neubauphase. Meidling wird im Jahr 2007 um einen attraktiven Stadtteil mit viel Freiraum, Spielmöglichkeiten und Wasser reicher sein. Geplant sind weiters 800 bis 900 Wohnungen, ein Hotel, Geschäfte, Büros und Gewerbebetriebe.

SUPERNOW (Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien)

Die bisherige räumliche Entwicklung nördlich der Donau führte – wegen fehlender Infrastruktur – vielfach zu lockeren Siedlungskörpern mit geringer Bebauungsdichte. Kompakte Siedlungsformen mit guter Durchmischung und Geschäftsstraßen gibt es in den zentralen Bereichen von Kagran und Floridsdorf. Großwohnsiedlungen und ausgebreitete Einfamilienhausgebiete haben oft monofunktionelle Siedlungskörper hervorgebracht. Das hat zur Folge, dass bei täglichen Wegen große Distanzen zurückgelegt werden müssen. Trotz hoher Investitionen der Wiener Linien wird vorrangig das eigene Auto verwendet. Dementsprechend werden in Floridsdorf und Donaustadt mehr als 40 % der Wege mit dem eigenen Pkw zurückgelegt – der Wiener Durchschnitt liegt bei 37 %. Einpendler aus



Fotos: i. A., MA 21 A, Di Indrak, Di Lachna
Stadtmöbel zum Platznehmen und Ausruhen – im neu gestalteten Gasometerumfeld.

Niederösterreich kommen sogar zu 55 % mit dem eigenen Auto.

Trotz infrastruktureller Probleme sind Floridsdorf, Donaustadt und die Umlandgemeinden in Niederösterreich als Wohnorte sehr beliebt. Grund dafür ist unter anderem die Nähe zu Erholungsgebieten wie Neue Donau, Donauinsel, Bisamberg, Lobau oder Marchfeldkanal. Zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind diese Stadtoasen leicht erreichbar. Geschätzt werden von den Bewohnern auch die zum Teil noch vorhandenen dörflichen Strukturen. Die Möglichkeit, den Wohnbereich nach eigenen Vorstellungen und mit privat verfügbarem Freiraum zu gestalten, ist ein weiteres Argument für das Leben in der Vorstadt. Bis 2021 werden zusätzlich mindestens 15.000, wahrscheinlich sogar 30.000 Bewohner, in Floridsdorf und Donaustadt einen Wohnsitz haben – davon gehen die Überlegungen im SUPERNOW-Prozess (die strategische Umweltprüfung wurde im April 2003 abgeschlossen) aus.

Zukünftige räumliche Entwicklung

Im SUPERNOW-Prozess wurden Leitbilder entwickelt, die für die künftige Entwicklung im Nordostraum Wiens maßgeblich sein werden. Die räumliche Entwicklung einer städtischen Agglomeration kann aber nur im gesellschaftlichen Konsens

erfolgen, um nachteilige Auswirkungen auf unsere Umwelt zu vermeiden.

- *Defizit an Arbeitsplätzen reduzieren*

Das Missverhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsstätten hat einen besonders hohen Pendleranteil zur Folge.

- *Keine neuen „tangentialen Entwicklungachsen“*

Unter Berücksichtigung der historischen Siedlungsstruktur, der daraus entstandenen Infrastrukturlinien und im Interesse eines sparsamen Ressourcenverbrauches sollen die bestehenden radialen Achsen weiterentwickelt werden.

- *Zwiebelschalenartige Entwicklung forcieren*

Die Zwischenräume innerhalb der Achsen sollen genutzt werden. Eine schrittweise Entwicklung ist auch in Anbetracht der Betriebskosten für die öffentlichen Verkehrsmittel und der sonstigen Infrastrukturkosten zweckmäßig.

- *Wohnformen mit privatem Freiraum ermöglichen*

Flächensparende Wohnformen mit privat nutzbarem Freiraum sollen besonders berücksichtigt werden. In den von radialen Achsen weiter entfernt liegenden Räumen soll auch Platz für verdichtete Einfamilienhaus-Bebauungen sein. Das verhindert die weitere Randwanderung mit negativen Folgen wie Flächenverbrauch und hohen Kosten für Infrastruktur.

- *Grünräume vernetzen*

Für die Erholung suchende Bevölkerung sollen bestehende Grünräume (durch lineare Aufforstungen, Gewässer oder durch Begleitgrün entlang hochrangiger Straßen) miteinander verbunden werden. Östlich des Flugfeldes Aspern wird in Übereinstimmung mit den Entwicklungen im Bezirk ein Park entstehen, der ehemalige Verschiebebahnhof Breitenlee und das „Lange Feld“ sollen wesentliche Schwerpunkte in diesem Grünraumnetz bilden.

- *Marchfeld als „Gemüsegarten“ erhalten*

Aufgrund der guten Bodenqualität und Bewässerungsmöglichkeit soll die Versorgung der Bevölkerung mit Frischgemüse aus der Region weiterhin erhalten werden. Der Sicherung und Förderung der Landwirtschaft kommt wegen der Ent-



Foto: Bilderbox

Der Pro-Kopf-CO₂-Ausstoß soll auch durch Verringerung des Individualverkehrs gesenkt werden.

wicklung im Raum Bratislava besondere Dringlichkeit zu.

- *Auf der Hochterrasse Siedlungsentwicklungen zulassen*

Der Raum Brünner-Straße/Deutsch Wagram ist ein traditionelles Siedlungsgebiet, verfügt aber auch über leistungsfähige Bahnlinien. Die Landwirtschaft findet hier schlechtere Bedingungen vor. Daher – und auch in Berücksichtigung der geplanten Ausbaumaßnahmen für den Individualverkehr und den Güterterminal – sollen Maßnahmen zur Zusammenlegung (Arrondierung) und Entwicklung der schon vorhandenen Siedlungskörper zugelassen werden.

- *Niederschläge grundsätzlich zur Versickerung bringen*

Die im Nordostraum Wiens vorherrschenden Bodenarten, die Geländeform und die vergleichsweise geringen Niederschläge ermöglichen die Versickerung von Niederschlagswässern. Im Interesse einer Dotation des vielfach beanspruchten Grundwassers soll daher die Niederschlagsversickerung zum Prinzip erhoben werden.

- *Pro-Kopf-CO₂-Ausstoß verringern*

An den hohen CO₂-Emissionen hat der motorisierte Individualverkehr einen gewichtigen Anteil. Geringe Nutzung von Fernwärme und von leitungsgebundenen Energieträgern sowie die schlechte Wärmedämmung vieler Einfamilienhäuser tragen ebenfalls zu den hohen CO₂-Werten bei. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und entsprechende Anreize sollen gesetzt werden.

Ergebnisse überprüfen und sichern

Eines der Ergebnisse der abgeschlossenen SUPerNOW beinhaltet die Verpflichtung, ein kontinuierliches Monitoring durchzuführen. Ziele des

Monitoring sind die Evaluierung der in der SUPerNOW vorgesehenen Maßnahmen und die Erarbeitung von Vorschlägen, falls die Adaptierung von Maßnahmen zur Ergebnissicherung erforderlich ist. Es wurde eine Monitoringgruppe unter Leitung der Wiener Umweltschutzkommission eingerichtet, in der die Geschäftsgruppen Stadtentwicklung und Verkehr, Umwelt und Finanzen, Wirtschaftspolitik und Stadtwerke sowie Vertreter der qualifizierten Öffentlichkeit (z. B. Ökobüro, Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer) eingebunden sind.

6. Donauquerung und Nationalpark

Positionspapier der MA 22 – Umweltschutz

Die Klärung der Frage, ob eine 6. Donauquerung auf Wiener Gebiet erforderlich ist, war ebenfalls Gegenstand der SUPerNOW. Die Zeit bis zum Vorliegen der Ergebnisse wurde von der MA 22 – Umweltschutz für eine erste Grobprüfung genutzt, falls eine 6. Donauquerung tatsächlich gebraucht wird. So kann abgeschätzt werden, welche Varianten denkbar sind, welche umwelt- und naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen zu beachten sind und was möglicherweise Ausschlusskriterien sein könnten. Eine eingehende Prüfung kann jedoch erst zum gegebenen Zeitpunkt auf Projektebene im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Zuständigkeit des Bundes) erfolgen.

Rechtliche Rahmenbedingungen durch das Nationalparkgesetz

Aus rechtlicher Sicht wäre zunächst zu prüfen, ob eine 6. Donauquerung oder der Ausbau der Raffineriestraße eine Beeinträchtigung des Nationalparks bedeuten würde. Da dies grundsätzlich zu bejahen ist, wä-

re ein Bewilligungsverfahren nach § 7 Wiener Nationalparkgesetz (bzw. Berücksichtigung in einem konzentrierten Verfahren) erforderlich. Ob eine Beeinträchtigung des Nationalparks vorliegt, ist an Hand der Zielbestimmungen zu prüfen. Diese finden sich auf 3 Ebenen:

- Allgemeine Zielbestimmungen (§ 1 Abs. 1 und 2 Wiener Nationalparkgesetz)
- Zonenziele (§ 5 Wiener Nationalparkgesetz sowie Wiener Nationalparkverordnung)
- Managementpläne (fischereiliche und jagdliche Managementpläne, eigentliche Managementpläne ab 2003)

Eine Maßnahme wie die 6. Donauquerung ist dann zu untersagen, wenn damit eine wesentliche Beeinträchtigung einer Zielsetzung verbunden ist.

Für eine grobe Prüfung sind zunächst die allgemeinen Zielbestimmungen (des § 1 Abs. 1) heranzuziehen. Davon scheinen für die Fragestellung insbesondere relevant:

- § 1 (1) 5. ...Ziel, den Besuchern ein Naturerlebnis (als Erholungswert) zu ermöglichen.
- § 1 (1) 2. ...Ziel, Bestände (Populationen) und Lebensgemeinschaften (Zönosen) gefährdeter Arten (insbesondere auch Arten, die für die EU von besonderer Bedeutung sind) zu erhalten und zu fördern.
- § 1 (1) 3. ...Ziel, eine ausreichende Flächengröße von Lebensräumen und Lebensraumtypen zu erhalten und zu fördern.

Prüfkonzept

Ohne dem Prüfverfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorzugreifen, können folgende Eckpunkte festgehalten werden:

- Schutzgüter sind der Mensch als Erholung Suchender, Pflanzen, Tiere und Lebensräume.
- Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch eine 6. Donauquerung könnten vor allem durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Auswirkungen auf die Landschaftsgestalt verursacht werden.
- Ausgehend von der gegebenen Vorbelastung kann durch den Vergleich mit einzuhaltenden Grenzwerten (soweit vorhanden) der Spielraum für tolerierbare Zusatzbelastungen, die keine Beeinträchtigung des Nationalparks erwar-

ten lassen, unverbindlich abgeschätzt werden. Für weitergehende Beurteilungen ist es insbesondere erforderlich, die Lücke zwischen der Emissions- und der Immissionsseite durch Ausbreitungsrechnungen zu schließen.

Dies ist Gegenstand des Prüfverfahrens auf Projektebene.

Natur als Erholungsraum schützen

Der Erholungswert könnte durch Lärm- und Schadstoffbelastungen beeinträchtigt werden. Im Rahmen eines Bewilligungsverfahrens wäre es medizinisch zu beurteilen, ab wann eine solche vorliegt. Zum Zweck der Orientierung wurde eine (rechtlich unverbindliche) Stellungnahme des Instituts für Umweltmedizin der MA 15 – Gesundheitswesen darüber eingeholt, was in einem Verfahren als jeweiliger Richtwert herangezogen werden könnte. Die Daten über zu erwartende Vorbelastungen wurden von der MA 22 – Umweltschutz bekannt gegeben.

Lärm

Zur Frage eines Richtwertes, ab wann eine Beeinträchtigung durch Lärm anzunehmen wäre, hält die MA 15 Folgendes fest: „Um ein ungestörtes Naturerlebnis im Nationalpark zu gewährleisten, darf Verkehrslärm nicht wahrnehmbar sein.“

Eine Straße in offener Bauweise könnte also nur ab einer Entfernung von mindestens 1.500 Metern zur Nationalparkgrenze errichtet werden.

Luftschadstoffe

Zur Frage eines Richtwertes, ab wann eine Beeinträchtigung durch

Luftschadstoffe anzunehmen wäre, hält die MA 15 fest: „Um Erholung für den Besucher zu garantieren, darf der Aufenthalt im Nationalpark nicht durch ortsunübliche Geruchswahrnehmungen gestört werden. Hinsichtlich der genannten Schadstoffe (Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Staubpartikel) erscheint damit die Einhaltung der im Immissionschutzgesetz-Luft genannten Immissionsgrenzwerte ausreichend, um den Erholungswert zu gewährleisten.“

Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Lebensräume

Relevante Immissionen sind Schwefeldioxid, Stickoxide, Cadmium, Blei sowie Staub. Vorbelastungen und Toleranzen mit einem gewissen Spielraum für Zusatzbelastungen sind für die Schadstoffe SO₂, NO_x und Staub im Hinblick auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Lebensräume anzunehmen. Ob die Grenzwerte eingehalten werden können, wird neben den zu erwartenden Emissionen insbesondere vom Ausbreitungsmuster der Schadstoffe abhängen. Dieses Ausbreitungsmuster wiederum sowie die Auswirkungen auf die Landschaftsgestalt werden stark von der Art des baulichen Lösungsvorschlages (Brücke mit oder ohne Lärmschutzwände oder eingehaust, Tunnel) beeinflusst.

Variantenvergleich

Als Basis für die Grobabschätzung wurde von der MA 22 im Rahmen des SUPerNOW-Prozesses eine Studie zur 6. Donauquerung angeregt. Gegenstand dieses Auftrages war es, Alternativen zum vorliegenden Projekt (Brücke, zirka 150 m flussauf des Weh-



Wohlfühlen in einer umweltorientierten Stadt.

res 2 der Neuen Donau) aufzuzeigen. An Hand eines Variantenvergleichs sollen frühzeitig Hinweise geliefert werden, welche Variante am besten die Zielsetzungen des Umweltschutzes wahr. Insbesondere sind die Vorgaben des Nationalparkgesetzes zu beachten und sollen Beeinträchtigungen des Erholungsgebietes Neue Donau und der Donauinsel möglichst gering gehalten werden. Daher wurden Brückenstandorte flussabwärts des Wehres 2 der Neuen Donau und eine Tunnelvariante untersucht. Weitere Vorgabe für die Entwicklung der Varianten war, den Entscheidungsspielraum für eine allfällige Weiterführung der 6. Donauquerung im Zuge der Raffineriestraße oder in Form einer Untertunnelung des Nationalparks offen zu halten. Eine erste Grobabschätzung der Auswirkungen der vorliegenden Varianten seitens der MA 22 lässt somit vor dem Hintergrund des obigen Prüfkonzeptes erwarten – ohne damit die Ergebnisse eines erforderlichen UVP-Verfahrens zu einem konkreten Projekt vorwegnehmen zu können – dass offene bzw. Hochlagenvarianten größere Probleme nach sich ziehen als geschlossene bzw. Tunnelvarianten.

Weitere Planungsprojekte

Tourismuskonzept Bisamberg

Angesichts der steigenden Bevölkerungsentwicklung in Floridsdorf und Donaustadt bekommt der Bisamberg zunehmend Bedeutung als Naherholungsgebiet. Mit dem Land Niederösterreich hat die Stadt Wien daher ein „Tourismuskonzept Bisamberg“ entwickelt, in dem wichtige naturräumliche und kulturelle Gegebenheiten erfasst und mit einem Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer erschlossen werden. Erhalten sollen am Bisamberg und in dessen Vorland die letzten Reste von Trocken- und Halbtrockenrasen, naturnahe Waldlebensräume und trockenliebende Gebüschsäume bleiben. Durch die Aufspaltung der allgemeinen Widmung „Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel“ in „Wald- und Wiesengürtel“ bzw. „Wald- und Wiesengürtel – landwirtschaftliche Nutzung“ wurden die rechtlichen Voraussetzungen für einen Landschaftsentwicklungsplan geschaffen.

Winterdienstverordnung

Schnee und Eis auf den Straßen stellen eine Großstadt wie Wien vor

eine Herausforderung: Fußgänger, Autofahrer und Vierbeiner wollen auch in der kalten Jahreszeit sicher durch die Stadt kommen. Damit dabei die Umwelt nicht zu kurz kommt, wurde 2003 eine neue Winterdienst-Verordnung erlassen. Die alte „Auftaumittelverordnung“ aus dem Jahr 1982 verliert damit ihre Gültigkeit. Positive Auswirkungen der neuen Verordnung: weniger Splitt auf den Straßen und dadurch weniger Staub in der Luft. Umweltfreundliche Auftaumittel können nämlich bereits vorbeugend zum Einsatz kommen. Schädliche Streumittel wie Natriumchlorid („Salz“), Calciumchlorid, Magnesiumchlorid oder Natriumacetat dürfen nicht mehr verwendet werden – außer das Streuverbot wird bei besonders gefährlichen Straßenverhältnissen kurzfristig aufgehoben. Ab 1. Juli 2004 werden auch stickstoffhaltige Auftaumittel generell verboten. Änderungen wurden auch für so genannte „Abstumpfende Streumittel“ beschlossen: Die Verwendung von Asche, Schlacke, Quarzsplitt, Quarzsand und Betonrecyclingsplitt wird ab 1. Mai 2005 verboten – Restbestände dürfen bis dahin verbraucht werden. Der Einsatz sollte aber immer nur im unbedingt erforderlichen Maß erfolgen. Vorbeugend dürfen abstumpfende Streumittel nicht verwendet werden.

Vorsorgender Bodenschutz

Die oberste Schicht der Erdkruste, der Boden, soll in Zukunft besser geschützt werden. Er hat für unser Leben wichtige Funktionen. Er dient als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen, ist mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen Teil des Naturhaushaltes, ist Filter-, Puffer-, Speicher- und Umwandlungsmedium, genetische Ressource und ein Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. Er hat aber auch eine Funktion als Fläche für Wohnen und Erholung, als Standort für Land- und Forstwirtschaft und als Fläche für Betriebe und Verkehrswege.

Oft wird mangelnder Bodenschutz erst dann wahrgenommen, wenn

Schadstoffe über den Boden in Nahrungsmittel gelangen. Dies passiert meist erst dann, wenn sich Belastungen bereits lange Zeit akkumulieren. Deshalb führt hier nur vorsorgender Bodenschutz zum Ziel. Dieser soll in einem umfassenden Wiener Bodenschutzgesetz umgesetzt werden. Im

Oktober 2002 wurde die Umweltschutzabteilung beauftragt, den Entwurf eines Wiener Bodenschutzgesetzes zu erarbeiten, das dieses wertvolle Naturgut schützt. Ziel dieses Gesetzes wird es sein, die natürlichen Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Schutzziel sind die Funktionen der Bö-

den, welche im Gesetz detailliert aufgezählt werden sollen. Um Vorsorge gegen Bodenverschlechterungen zu treffen, wird der bereits seit 1993 im Abstand von drei Jahren durchgeführte Wiener Bodenbericht um organische Parameter erweitert. Dieses bestehende Untersuchungsprogramm soll zu einem Monitoring-Programm ausgebaut werden. Der bereits fertig gestellte Gesetzesentwurf ist derzeit in Diskussion.

Mehr Lebensqualität im Zielgebiet Gürtel

Den Gürtel wieder den Menschen zurückgeben, das Gebiet wieder attraktiv machen und die Lebensqualität erhöhen: Seit mehr als 10 Jahren hat sich die Stadt diesen Zielen verschrieben. Viele Initiativen sind schon erfolgreich über die Bühne gegangen – so manche übrigens auch mit Mitteln der Europäischen Union. Über mehrere Jahre lief das EU-Programm „URBAN Wien – Gürtel Plus“. Wichtig sind auch die Maßnahmen der sanften Stadterneuerung – zum Beispiel die Sanierung ganzer Häuserblöcke. Auch die Verkehrspolitik beginnt jetzt voll zu greifen. Indiz dafür ist, dass – entgegen nationaler und internationaler Trends – am Gürtel in den letzten Jahren weniger Autos fahren. Das gelang mit dem Ausbau des U-Bahn-Netzes, mit Park & Ride-Anlagen und dem Parkpickerl in den inneren Bezirken.



Foto: Bilderbox