online-Pressegespräch am 14.02.2022

„Zukunftsfähige Stadtentwicklung statt veralteter Projekte!“

Mitwirkende: DI (FH) René **Bolz***, Prof. Dr. Reinhold **Christian****, em. o. Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Hermann **Knoflacher*****, em.o.Univ.Prof. Dr. phil. Helga **Kromp-Kolb******, RA Dr. Josef **Unterweger*******

Alle Projekte auf Zukunftsfähigkeit prüfen!

In aktuellen Programmen der Stadt Wien ist mehrfach die Rede von Vorrang für den Umweltverbund, von *„Wohlfühloasen“* vor der Haustür, von Baumpflanzungen und es heißt:

> *„Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten …“* (Smart Klima City Strategie Wien, Seite 41)

Anlässlich der Räumung des Protestcamps bei der Hausfeldstraße hat DI (FH) René **Bolz**, wissenschaftlicher Mitarbeiter des FWU, Impressionen aus dem Gebiet dokumentiert:

- hunderte gefällte Bäume im Bereich der geplanten Stadtstraße versus *‚25.000 neue Stadtbäume im Straßenraum: Bäume werden etwa anstelle von Fahr- und Parkstreifen gepflanzt.‘*
- Asphalt- und Betonwüsten statt *‚Dazu soll der Straßenraum künftig neu verteilt und umverteilt werden: grüner, schattiger und kühler, gendersensibel, sicher und alltagstauglich und mehr Platz für aktive Mobilität und schnelle, effiziente Öffis und Sharing-Angebote.‘*
- Garagen, Parkstreifen, monotone Wohnsiedlungen versus: *‚Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.‘*

Forum Wissenschaft & Umwelt c/o Umwelt Management Austria
1150 Wien, Palmgasse 3/2
☎ 01/2164120, Fax -20, ✉ office@fwu.at

„*Hier zeigt sich ein erschreckender Widerspruch zwischen politischen Ankündigungen und realen Maßnahmen*!“ kommentierte Prof. Dr. Reinhold **Christian, geschäftsführender Präsident des FWU** bei der PK am 14.02.2022.

Die Stadt Wien kann auch anders: Gerade in Wien bieten viele lebens- und liebenswerte Grätzel – und ganze Bezirke! – Wohlbefinden in der Stadt, im öffentlichen Raum. Man kann dort tägliche Besorgungen, großteils im Umfeld, am Besten zu Fuß, erledigen. Voraussetzung dafür ist die Funktionsmischung von Wohnen mit Angeboten für Arbeit, Einkaufen, Versorgung, Freizeit sowie Bildung statt monotonen Wohnbaus. Verweilen im attraktiven Raum ist hier angenehm – und dies ganz ohne Autobahnanschluss oder autobahnähnliche ‚Gemeindestraße‘.

In der Smart Klima City Strategie heißt es auf Seite 83: ‚***Alle Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur Anpassung an den Klimawandel geprüft und optimiert.***‘“

„Das ist der Schlüssel für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung“ betont Christian. Das Forum Wissenschaft & Umwelt appelliert daher an den Herrn Bürgermeister und weitere Entscheidungsträger der Stadt Wien: *„Wenden Sie Ihre zukunftsorientierten Grundsätze der Stadtentwicklung nicht erst in Zukunft an, sondern tun sich dies auch für alle in Arbeit (Hauptbahnhof, Nordbahnhof, Seestadt Aspern, Nordwestbahnhof, …) oder (noch) in Schubladen befindlichen Projekte!*

Die Konzepte ‚Smart Klima City Strategie‘ und ‚Wiener Klima-Fahrplan 2040‘ zeigen deutlich, dass die Stadt Wien weiß, wie Stadtplanung und Stadtentwicklung funktionieren sollten. Mehr noch: In Wien gibt es zahlreiche Beispiele, wo die historische Entwicklung lebens- und liebenswerter Grätzel entstehen ließ und, wo es gelungen ist, deren Zerstörung z.B. durch die Realisierung von Autobahnkonzepten aus dem vorjährigen Jahrhundert – zu vermeiden.

„Aktuelle Projektansätze lassen dagegen schlimmes befürchten. Das hat das Forum Wissenschaft & Umwelt in den letzten Jahren betreffend Lobau-Tunnel, S1, Stadtstraße, Seestadt in mehreren Veranstaltungen mit fundierten Beiträgen aus vielen Wissenschaftsdiziplinen gezeigt. Es müssen aber alle Projekte (vor Allem die Großen: Nordbahnhof, Nordwestbahnhof; Was haben wir beim Hauptbahnhof oder Seestadt Aspern noch zu erwarten?) geprüft werden – auf Zukunftsfähigkeit, Klimaverträglichkeit, gute Lebensqualität für die Wiener:innen auch in Zukunft!“, so Christian abschließend.

„Stadtstraße bedeutet Abkehr von der zukunftsfähigen Stadtentwicklung und Verkehrspolitik“,

erklärt **Knoflacher***** und führt aus:

„1972 hat Wien als erste Stadt der Welt aufgrund der Bürger:innenwiderstände, trotz damals ungehemmter Motorisierung, den bereits begonnenen Ausbau und die Pläne für Autobahnen gestoppt und 1974 eine neue Verkehrskonzeption in Auftrag gegeben. Mit den Arbeiten für den Fußgänger, öffentlichen und Fahrradverkehr, der Parkraumorganisation und Verkehrssicherheit wurden in den Konsulentengutachten für diese Bereiche wissenschaftliche Grundlagen für eine zukunftsfähige, sozial- und klimaverträgliche Politik erarbeitet. Es war eine radikale Abkehr von der autoorientierten städtischen Verkehrspolitik, die international beispielgebend wirkt, auch wenn die damals angestrebten Ziele noch lange nicht erreicht sind. Die Bezeichnung ‚Stadtstraße' erinnert an die damalige Taktik der Projektbetreiber, die Autobahnen mit dem Begriff ‚Hochleistungsstraßen' durchzusetzen, was zum Glück für die Stadt und ihre Bewohner nicht gelang.

Heute kennen wir die zerstörenden Wirkungen dieser Projekte und sind in der Lage, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung auf wissenschaftlichen Grundlagen zu betreiben. Zumindest wird das an meinem ehemaligen Institut seit Jahrzehnten gelehrt und ist vielfach auch international erprobt. Das Projekt der ‚Stadtstraße' widerspricht nicht nur den elementaren Prinzipien zukunftsfähiger Stadtentwicklung, sondern lässt sich weder fachlich noch verfassungskonform begründen.

Hätte die Stadtregierung damals so wie heute agiert und reagiert, Wien hätte nicht nur die Autobahnen am Gürtel und am Donaukanal, sondern auch kein funktionierendes Straßenbahnnetz mehr, dafür aber unlösbare Umwelt-, Sozial- und Betriebsansiedlungsprobleme und noch viel mehr an das Umland verloren, als dies ohnehin durch die A23 und die S1 ohnehin schon der Fall ist. Mit € 460 Millionen für einen 3,2 km langen Betonwurm kann man in der Donaustadt mehr als 20 km neue Straßenbahnlinien bauen und den bisher stadt- und verkehrsplanerisch vernachlässigten Bezirk an den guten Wiener Durchschnitt heranführen.

Eine Stadtentwicklungspolitik, die auf Autobahnen und vierspurige Autostraßen angewiesen ist, ist weder zukunftsfähig noch klimaverträglich."

„Lobau Autobahn, Stadtautobahn Wien und rechtsfreie Räume sind Business as usual" führt **Unterweger******** aus und zeigt Widersprüche auf:

„Die Straße wurde bewilligt. Alles ist rechtmäßig. Wir haben ein Recht zu bauen.

So ist es nicht. Bewilligungen fehlen immer noch. Das Vorgehen war nicht rechtmäßig. Es gibt kein Recht zu bauen.

Gesetze aus 1921 für Lebensräume 2022

Die Lobauautobahn wurde bewilligt heißt es. Das ist wenig überraschend. Noch nie wurde ein Autobahnbau in Österreich nicht genehmigt. Grundlage für den Autobahnbau in Österreich sind durch die Entwicklung überholte Gesetze aus dem vorigen Jahrhundert. Das Bundesstraßengesetz 1971 entspricht im Wesentlichen dem Bundestraßengesetz 1921. Das, was im Straßenbau 1921 oder 1948 passend war, kann aber im Jahre 2022 völlig unpassend sein.

Staatsform, Gesellschaft, Umwelt, Klima, Bevölkerungsgröße, Wirtschaft, Verkehrsmittel, Straßenbau und vieles mehr haben sich seit 1921 verändert. Das Bundesstraßengesetz ist aber im Kern auf dem Stand von 1921 geblieben. Standards für Straßen aus 1921 für Lebensräume im Jahre 2022.

Es gibt nur einen Kandidaten - Keine Alternativen

Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht die Prüfung mehrerer Alternativen, sondern die Prüfung der schlussendlich vorgelegten Trasse auf die Erfüllung der Genehmigungskriterien des UVP-G 2000., stellt das Bundesverwaltungsgericht fest“, so Unterweger.

Entscheidungswesentliche Unterlagen bleiben geheim – Wirtschaftlichkeit im Dunkel

„Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist wesentlich für die Genehmigung. Nach dem Gesetz darf nur gebaut werden, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Wer stellt die Wirtschaftlichkeit fest? Eine Abteilung des BMVIT. Wer entscheidet ob das Gutachten des BMVIT richtig ist? Das BMVIT. Wer überprüft das BMVIT? Niemand.

Eine Überprüfung der Entscheidung zur Wirtschaftlichkeit ist nicht möglich, weil die Unterlagen zur Wirtschaftlichkeit geheim gehalten werden. So werden Entscheidungen immunisiert.

Die Bürger:innen dürfen zahlen, sie dürfen weder wissen noch kontrollieren was mit ihrem Geld geschieht.

Andere Parteien und Beteiligte sind von dieser Stellungnahme [des BMVIT, d.A.], *die lediglich die Frage der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens zum Inhalt hat, nicht in ihrer Rechtssphäre betroffen und waren daher diesbezüglich auch nicht zu hören.“* meint das BMVIT in seinem Bewilligungsbescheid, so Unterweger.

Der Bedarf ist nicht zu prüfen

Unterweger macht darauf aufmerksam, dass das BMVIT (BMK) in seinem Bewilligungsbescheid feststellt: „*dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung*

der S1 Wiener Außenringschnellstraße besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der S1 wurde bereits durch die Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt." (Bescheid BMVIT 26. März 2015, 306)

Kriterien senken

Alternativen sind nicht zu prüfen. Der Bedarf ist nicht zu prüfen. Die Wirtschaftlichkeit ist nicht zu überprüfen. Die Kriterien für eine Bewilligung eines Projektes erscheinen nicht allzu hoch.

Räumung und Rodung sind Business as usual

Die Vorkommnisse rund um die Lobauautobahn und die Stadtstraße Aspern sind Symptome und Beispiele für eine Praxis wie sie in Österreich tagein tagaus in Bundesländern und Gemeinden gelebt wird. Das Projekt ist alltäglich, die Vorgangsweise der Behörden und der Politik sind alltäglich, ebenso alltäglich ist, dass Bundesländer und die Gemeinden Tag für Tag – und unabhängig von allen Bekenntnissen zu Umweltschutz, Klimaschutz und Nachhaltigkeit - Projekte beginnen und genehmigen, die Boden zerstören, Klimaschäden anrichten, einen unangemessenen Flächenverbrauch haben, Trinkwasser-Reservoirs schädigen, gefährdete Arten verdrängen, kurz gesagt, die mit aller Heftigkeit gegen eine nachhaltige Lebensweise gerichtet sind. Tagaus tagein werden Projekte von den Projektanten selbst bewilligt. Nicht nur die Stadt Wien genehmigt sich selbst eine Stadtstraße und den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung, andere Bundesländer machen es ebenso. Nicht nur bei der Stadtstraße in Wien ist die Kontrolle durch die Bürger:innen ausgeschaltet, sind die Verträge mit den Baufirmen unter der Tuchent, gilt Amtsverschwiegenheit statt Transparenz.

Keine rechtsfreien Räume für Bürger:innen – Bund und Länder machen sich Gesetze und Genehmigungen selbst

Die Räumung des Projektcamps erfolgte um den Aktivist:innen zu zeigen, dass ‚es keine rechtsfreien Räume gibt'. Das stimmt. Es gibt keine rechtsfreien Räume für Aktivist:Innen. Für die Projektanten, für die Bundesländer und Gemeinden gilt dies auch. Sie schaffen sich aber die Gesetze selbst, beantragen die Projekte selbst, bewilligen sie sich selbst und kontrollieren sie selbst. Das ist dann nicht rechtsfrei, sondern gesetzeskonform.

Die volle Härte des Gesetzes für Bürger:innen – Bund und Länder müssen es in eigener Sache nicht so genau nehmen

Den Aktivist:innen wird beigebracht, dass sie die Gesetze auf Punkt und Beistrich zu befolgen haben. Für Bundesländer und Gemeinden gilt dies nicht so. So kann die Stadt Wien ein Projekt beantragen und dabei vergessen es ordnungsgemäß kundzumachen. Das stört doch niemanden, der behauptet, dass die Bewilligung gesetzeskonform erfolgt wäre.

Dann können Bäume gerodet werden und der Hinweis darauf, dass die Stadt Wien sich selbst genehmigt hat, dass Rechtsmittel gegen den Bescheid der Stadt Wien in eigener Angelegenheit keine aufschiebende Wirkung haben. Da stört es auch nicht, dass das Bundesverwaltungsgericht offensichtlich schon Bedenken gegen diesen Ausspruch der Stadt in eigener Sache hat. Immerhin konnte die Stadt Wien an einem ganzen Verhandlungstag nicht nachweisen, dass das Projekt so dringend ist, dass es – unabhängig ob es rechtswidrig zustande gekommen ist – nicht aufgehalten werden kann.

Stadt Wien hält sich nicht an den eigenen Bescheid und rodet zu früh zu viel – na und?

Dazu gibt es eine Verhandlung am 18. Februar 2022. Geräumt wurde aber schon am 1. Februar 2022. Es wurden auch Bäume entfernt die vom Bewilligungsbescheid nicht umfasst sind. Sogar die Stadt untersagte sich selbst in den Zonen direkt bei den S-Bahnquerungen Baumfällungen. Ebenso aus ökologischen Gründen während der Winterruhe. Während dieser Winterruhe im Februar hat nun aber die Stadt nicht nur geräumt, sondern auch gerodet – entgegen dem eigenen Bescheid. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 4. Februar 2022 festgestellt, dass die Stadt Wien sich selbst zu Unrecht sofortige Bautätigkeit gestattet hat, unabhängig ob Beschwerden anhängig sind und Entscheidungen noch ausstehen. Die Stadt Wien hat geräumt und gerodet. Tatsachen sind geschaffen. Die Bagger haben den Richtern gezeigt, was Sache ist.

Wer weist die Stadt Wien darauf hin, dass es keine rechtsfreien Räume gibt?
Wer weist die Stadt Wien darauf hin, das auch sie sich an Gesetze halten sollte?

Gleiches Recht für alle

„Die Aktivist:innen bekommen die volle Härte des Gesetzes zu spüren. Diese volle Härte des Gesetzes soll auch für Verwaltungen, für Bund Länder und Gemeinden gelten, wenn sie gegen Gesetze verstoßen oder den öffentlichen Raum als Selbstbedienungsladen betrachten.

Antiquierte Gesetze durch zukunftsfähige Gesetze ersetzen

Es wird Zeit den Bodenverbrauch zu stoppen, über Klimaschutz nicht nur zu reden, sondern ihn die Tat umzusetzen, die rechtsfreien Räume der Behörden und Verwaltungen aufzulösen und Kontrolle einzuführen sowie ein Informationsfreiheitsgesetz zu schaffen, das diesen Namen verdient. Vor allem Großprojekte aus der Zeit vor den aktuellen Erkenntnissen zum Klimawandel – wie benen Autobahnen, Schnellstraßen und dergleichen – sind kritisch zu üperprüfen und durch ökologisch verträgliche Alternativen zu ersetzen“, so Unterweger abschließend.

Neue Herausforderungen erfordern neues Denken!

„*Wien ist in vielen Bereichen des Klimaschutzes schon jetzt beispielgebend, und hat kürzlich einen zukunftsweisenden Klimafahrplan vorgelegt, mit dem es Netto Null 2040 schon sehr nahe kommt*. " setzte em.o.Univ.Prof. Dr. phil. Helga **Kromp-Kolb**, Präsidentin des FWU fort und hob hervor: *„Dessen Umsetzung erfordert aber auch ein Überdenken und Neuplanen gerade großer Infrastrukturvorhaben, denn bauliche Infrastrukturen, bestimmen das Verhalten der Menschen auf Jahrzehnte hinaus. Aber schon in den kommenden 10 Jahren müssen die Emissionen in Wien mehr als halbiert werden. Es sind Lösungen gefragt, die gleichzeitig dem Klimaschutz, der Luftqualität, der Biodiversität, der Gesundheit und dem Sozialen dienen und auch wirtschaftliche Überlegungen nicht ausser Acht lassen. Unter Einbeziehung bestehender Pläne, aber nicht an diese gebunden, sollten neue Konzepte gemeinsam mit den Betroffenen erarbeitet werden. Neue Anforderungen erfordern neues Denken. Das gilt nicht nur für die Stadtstraße, sondern auch für andere noch nicht umgesetzte Vorhaben. Durchdrücken von Projekten, die konzipiert wurden, bevor die Stadt bzw. der Staat sich zu Klimazielen bekannt hatten, kann da kontraproduktiv wirken. Aktuell geht es daher vor allem darum zu verhindern, dass das Klimaziel in weite Ferne gerückt, zusätzlicher Boden versiegelt, Biodiversität reduziert und die soziale Kluft vergrößert wird, weil das unerlässliche Umdenken wieder verschoben wird. Wir können uns weitere Verzögerungen im Klimaschutz nicht leisten!"*

Expert:innen der Scientists for Future haben das **Gesamtprojekt Lobau-Autobahn, Stadtstraße und S1-Spange** überprüft und festgestellt, dass es in Widerspruch zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens, der Bundesregierung und der Stadtregierung (Klimaneutralität bis 2040) steht.
„Der Lobau-Tunnel, die S1, die Stadtstraße … sind nicht irgendein Projekt: Diese Straßen sind Symbol für eine veraltete, nicht zukunftsfähige Politik", hielt **Christian** abschließend fest. **Das FWU fordert daher: „Alle Projekte – egal, ob sie schon in Arbeit sind oder noch in Schubladen liegen - müssen hinsichtlich Klimaschutz, aber auch Biodiversität, sozialen Wirkungen und vor Allem: Lebensqualität kritisch geprüft, bewertet und ggf. gestoppt bzw. durch zukunftsverträgliche Alternativen ersetzt werden. Ausschreibungsbedingungen, Planungsvorgaben etc. sind dem entsprechend zu gestalten. Partizipation ist für den Erfolg unabdingbar notwendig (und sollte ja selbstverständlich sein!)**
Der Rechtsrahmen ist für alle Lebensbereiche – von der Raumordnung über das Wohnrecht bis zum Verkehr – anzupassen", so die Mitwirkenden unisono.

Rückfragen bitte an: Prof. Dr. Reinhold Christian: Tel: 01/2164120; office@fwu.at

Bitte finden Sie alle Unterlagen zum Pressegespräch sowie den Link zum Videomitschnitt unter: www.fwu.at

*wissenschaftlicher Mitarbeiter des Forum Wissenschaft & Umwelt , **geschäftsführender Präsident des Forum Wissenschaft & Umwelt/Vizepräsident des Umweltdachverbandes, ***Vizepräsident des Forum Wissenschaft & Umwelt, ****Präsidentin des Forum Wissenschaft & Umwelt, *****Vorstandsmitglied und Schriftführer des Forum Wissenschaft & Umwelt