

Die UVP ist konservativer als das Weltkulturerbe

Christoph Chorherr

Transkription der Präsentation beim Fokustag „UVP & Raumplanung“

Meine Damen und Herren, herzlich willkommen. Danke vielmals für die sehr ehrenvolle Möglichkeit, hier ein Statement zu bringen, das sie vielleicht ein bisschen überraschen wird. Eine Frage gleich vorweggenommen: Habe ich eine Präsentation mit? – selbstverständlich, aber nur in meinem Kopf. Ich werde das, was ich ihnen erzähle, nicht aufschreiben – ich finde das nämlich total öde. Bei Planung geht es um Raum, um Bilder. Ich werde versuchen die Bilder mittels des Instruments der Sprache von meinem Kopf in ihren Kopf zu bringen.

Ich werde sie jetzt überraschen. Weil ich jetzt die seltene Möglichkeit habe etwas, was ein Politiker in 20 Sekunden sagen muss, in 20 Minuten zu sagen. Nämlich, wie es denn so ist mit der UVP. Das geht nicht in 20 Sekunden. Man kennt die Problematik und ich bin froh, dass ich 20 Minuten Zeit habe. Vielleicht werden sie nachher verstehen wie schwierig es ist, politisch tätig zu sein, weil man selten die Gelegenheit zu einer ausführlichen Darstellung hat. Vor allem als Grüner Politiker.

Vorweg: die Umweltfrage und die Fragen von Raumplanung und Stadtentwicklung hängen in einer Weise zusammen, die ich hier nicht erzählen will. Ich setze voraus, dass das alle hier Anwesenden wissen. Wenige Bereiche des menschlichen Handelns haben unmittelbare und vor allem langfristige Auswirkungen. Wenn man in der Raumplanung, in der Städteplanung etwas ganz falsch macht – im ökologischen wie im sozialen – bekommt man das lange Zeit nicht weg. Es war eine – wie wir heute wissen – grandios falsche Idee, in den 60er Jahren für arme Menschen aus Algerien in Paris fortschrittliche, moderne Häuser zu bauen und alle in einem Bereich unterzubringen. Das war, wenn sie sich die damaligen Artikel anschauen, als Befreiung begriffen. Heute wissen wir, was dort hergestellt wurde.

Und wäre ich – bar jeglicher Bescheidenheit – Bürgermeister von Paris, ich wüsste nicht was man macht, weil sozusagen ganze Stadtteile mit Wohnungen für 200.000 Menschen abzureißen, das geht nicht. Einmal ein großer Fehler und du hast den für Jahrzehnte oder wenn nicht zu sagen Jahrhunderte.

Gerade Stadtplanung ist ein Prozess. Die wenigsten Dinge, die wir intensiv besprechen und über die wir auch leidenschaftlich streiten, sind sichtbar ab dem Jahr 2020. Eigentlich bin ich gar nicht hier im Jahr 2018. Ich schwebe irgendwo zwischen 2023 und 2030. Also das was nächstes und übernächstes Jahr gebaut wird, das haben wir schon längst abgehakt und wir sind schon ganz wo anders. Wir haben einen sehr langfristigen Prozess. Jetzt kommt ein wichtiger Punkt. Wir überlegen uns Strukturen für uns alle,

- » wie wir wohnen wollen
- » wie wir arbeiten wollen
- » wie wir unsere Kinder erziehen wollen

für eine Zeit irgendwo zwischen 2030 und 2100. Die Gebäude, die Stadtstrukturen, die Plätze, die wir planen, werden im Jahr 2050, 2060, 2070 hoffentlich noch stehen. Wenn wir da hinüberschauen (Anmerkung: sieht in Richtung Wiener Stadtzentrum) so ist vieles von dem, was wir sehen im 19. Jahrhundert oder davor geplant und gebaut worden. Es wurde dann sogar noch langfristig abgesichert, indem man ihm den Denkmalschutz- oder Welterbe-Status gegeben hat.

Wie wollen wir im Jahr 2060 leben? Wie erziehen wir unsere Kinder? Beamten wir uns zurück in eine Zeit, in der es noch keine Autos gab. Das heutige Verkehrsverhalten innerhalb des Gürtels hat damit zu tun, dass dieses Gebiet zu einer Zeit geplant wurde, in der es keine Vorstellung

von Autos gab. Kein Mensch hätte sich damals überlegt: „Irgendwann werden die was erfinden, wo wir mit 1,5 Tonnen um uns herum ... Ah, das muss man dann auch wo abstellen.“ Nein, das gibt es nicht.

Dort wo ich wohne gibt es einen grünen Innenhof. Der andere Teil unseres Innenhofs ist nicht mehr grün, da stehen Autos. Ich sage ihnen warum er bei uns grün ist. Weil die Durchfahrt so schmal ist, dass dort kein Auto durchkommt. Der Hof daneben hatte eine Einfahrt für eine Kutsche, da können auch Autos rein. Patsch, seit Jahrzehnten betoniert, da stehen jetzt Autos drinnen. Eigentumswohnungen, Rechte – vergiss es auf Jahrzehnte.

Also was wissen wir über unser Leben im Jahr 2060? Ich sage ihnen eines, eine Sache, eine einzige Sache, die wir ganz genau wissen. Wir können es heute nicht wissen. Und sie ahnen, wo ich mich an die Frage der UVP anporsche. Wo wir vorgeben – als Techniker, als Juristen, mit genauen naturwissenschaftlich nachvollziehbaren Kriterien die genauen Umweltauswirkungen nach Dezibel, nach Gramm CO₂, nach Gramm NO_x genau festlegen und auch gleichzeitig die Maßnahmen setzen, damit das umweltverträglich wird. Sie werden dann meine Conclusio ahnen ohne dass ich sie am Schluss aussprechen muss.

Unser Verhalten in Bezug auf das Klima ist sehr relevant und ich bin eigentlich betroffen, entsetzt, verärgert, ratlos, wenn ich mir anschau, worüber wir diskutieren. Wenn ich mir die täglich nachvollziehbaren, wissenschaftlichen Erkenntnisse dessen, was sich im Bereich des Klimas abspielt, ansehe. Der ganze Mai, der ganze April, ein Hitzerekord jagt den anderen. Im Alpenraum und auch in Wien haben wir die zwei Grad - Grenze längst überschritten und wir gehen auf vier, fünf Grad zu in einem Zeitraum, wo meine dreijährige Tochter wahrscheinlich noch leben wird. Und das spielt in dem politischen nahezu keine Rolle. Es spielt insofern eine Rolle, als wir derzeit – und da fühlen wir uns als Städtebauer, wenn ich das so sagen darf, maßgeblich angesprochen – in der baulich expansivsten Phase der Wiener Stadtgeschichte sind. Alle, denen ich das erzähle, reißt es, wenn ich das sage. Ich bringe das Beispiel noch einmal, die meisten von ihnen kennen die Seestadt Aspern und das was dort errichtet ist. Das ist quantitativ ein ganz schöner Knaller. Das ist aber nur ein rundes Viertel der fertigen Seestadt. Wenn die irgendwann einmal fertig sein wird – also das vier- bzw. fünffache von dem, was bereits jetzt gebaut ist – ist das das Wachstum Wiens eines dreiviertel Jahres. Das heißt, überall in Wien wird gebaut, selten unter Applaus der Anrainer. Ich kann das verstehen weil, wenn ich sozusagen jetzt rausschaue auf eine Wiese und nachher schaue ich auf ein Haus, dann braucht man mich nicht lange fragen, was mir lieber ist. Dann nützt es nur begrenzt, wenn ich zeige, wie die Mariahilfer Straße im 17. Jahrhundert ausgesehen hat. Wo vorne einstöckige Häuser waren und dahinter Fluren. Ich will mir nicht vorstellen, was die Grünen im 19. Jahrhundert zur Idee

gesagt hätten, das Glacis zu verbauen. Da hätten wir sicher eine große Bürgerinitiative gegründet, erfolgreich oder auch nicht.

Also wir müssen jetzt akribisch nachdenken, wie wir Strukturen schaffen können, die nicht so und ...– lassen sie es mich anders sagen, warum ich so für die Stadtentwicklung im städtischen Kontext bin. Wir leben in einer Zeit, wo wir alle 12 bis 13 Jahre die gesamte Stadt Graz, die gesamte Einwohnerschaft der Stadt Graz aber auch das gesamte bauliche Volumen der Stadt Graz, Schulen, Straßen, Wohnungen, Büros, Polizeistationen, usw., innerhalb Wiens unterbringen müssen. Viele fragen mich „ja du warst doch einmal wachstumskritisch und sollten wir das nicht begrenzen, dieses bauliche Wachstum“ und ich sage darauf: „Nein, denn die Alternative ist nicht, wenn jemand“ – jetzt mache ich einen kurzen Test. Bitte alle die Hände hoch, die nicht in Wien geboren sind. (Anmerkung: der Großteil der Teilnehmer*innen hebt die Hände).

Ja, dieser Test funktioniert immer. So, wir können schon sagen: Ihr alle nicht, Wien nur den Wienern. Das Wesen einer Stadt – nämlich derer, die hier geboren sind – das Wesen der Stadt ist, dass sie attraktiv ist. Der typische Wiener kommt aus dem Burgenland, aus der Steiermark, aus Tirol, aus Vorarlberg. Aus Deutschland, aus Italien, aus Polen, aus Rumänien. Das ist der typische Wiener, die typische Wienerin und das sind die, die da sind. Ich kann jetzt nicht die bitten aufzuzeigen, die in Wien geboren wurden und jetzt nicht mehr in Wien leben. Nämlich die, die jetzt woanders sind, dieses grandiose gemeinsame Europa erleben und woanders studieren. Wenn jemand nach Wien kommt, der sagt ja nicht „Aja die Stadtplanung plant nicht so genau, da bleibe ich in Wulkaprodersdorf oder in Leoben oder wo auch immer.“ Nein, die machen das, was viele in München, in Paris, in London tun. Die sagen „oje ich kann mir den Preis in Wien nicht leisten, also muss ich in den Speckgürtel.“ Also nicht in Wien Strukturen zu errichten heißt nicht, dass Wien nicht mehr wächst. Sondern das heißt, dass die Wohnungspreise steigen und dass wir massiv die Suburbanisierung vorantreiben.

Dies passiert mit einem ökologischen Fußabdruck, der signifikant größer ist und mit einem Verkehrsverhalten, das viel schlechter ist. Wir haben in Wien ein weltweit sehr gutes Verkehrsverhalten. Mehr als dreiviertel der Wege werden im Umweltverbund zurückgelegt. Tendenz steigend. Wir haben aber bei allen Pendlern ein Verkehrsverhalten, das genau umgekehrt ist und das schwierig ist. Ich nenne jetzt als Beispiel dazu die Straßen pro Kopf bei Einfamilienhäusern usw. Das ist der Grund warum wir in Wien bauen.

So und jetzt will ich aus Zeitgründen fragen: Hilft uns da eine Städtebau-UVP? Eine Umweltverträglichkeitsprüfung halte ich für sehr sinnvoll, für eine – und daher kommt es ja auch – berechenbare Maschine. Ein großes Kraftwerk zum Beispiel. Ein großes Kraftwerk fängt nicht an, sich zu

überlegen: „Mache ich den Schornstein höher, stelle ich mich vielleicht um, baue ich irgendeine Maßnahme ein?“. Es ist eine berechenbare Maschine und deswegen macht es auch Sinn eine berechenbare Maschine auf seine Umweltverträglichkeit zu testen. Genauso macht es Sinn, wenn eine große Straße gebaut wird und sich die Straße nicht überlegt: „Ja vielleicht werde ich ja mal was anderes, vielleicht werde ich ja mal eine Schule, vielleicht werde ich mal ein Radweg“. Das überlegt sich diese Straße nicht. Aber wir kennen den Errichter der

Straße, den man auch verpflichten kann. Aber was ist eine Städtebau-UVP? Erstens, eine Stadt ist keine Maschine. Das vergessen wahnsinnig viele Techniker und Technikerinnen – eher erstere. Wir haben kein Gegenüber. Wer errichtet denn dort in sieben Jahren, wenn wir die Flächenwidmung machen? Das wissen wir nicht. Aber dazu zwingt uns die UVP, die in drei Jahren mühsamem Geldausgeben, in juristischen Gutachten, Dinge festschreibt. Dann zwingt sie uns zu sagen, wie viele Wohnungen wir brauchen werden. Dann sagen wir „Wohnungsanzahl 96,43%“. Das wird dann niedergeschrieben „Wohnungsanzahl 96,43%“. Da bemerkt man aber in 12 Jahren, in 15 Jahren, in 20 Jahren, dass die Menschen auf einmal anders leben wollen. Beispielsweise, dass sie Wohnungen in Büros haben wollen, oder was auch immer man in Zukunft dazu sagen wird. Heute gibt es Coworking-Spaces, die gab es zum Beispiel vor 20 Jahren noch nicht. Eines weiß ich sicher. In 20 Jahren wird es Dinge geben, die wir uns heute nicht vorstellen können. Aber nein, das dürfen wir laut UVP-Bescheid nicht ändern. Das Wesen einer lebendigen Stadt, ihre Veränderung aus sich heraus, wird schon stattfinden. Solange diese „Trottelei“ da ist, steht im UVP-Bescheid akribisch drinnen, was man dort darf und nicht darf. Und der Bauwerber kommt dann zu uns und sagt „Darf ich jetzt, ich habe da eine tolle Idee mit einem Studentenheim, weil Uni oder mit dem“, „nein das geht nicht“, steht im UVP-Bescheid, „da können wir den UVP-Bescheid nicht ändern. Ja können wir schon, aber da sage ich ihnen gleich, das ist wahnsinnig mühsam. Da haben wir Fristen, da müssen wir das neu berechnen, das dauert, nein, nein, nein das machen wir dann nicht, wir zurren es fest.“

Die UVP ist konservativer als das Weltkulturerbe. Die Städtebau-UVP ist aber noch viel schlimmer, weil sie vergisst, dass die Stadt ein lebendiger Organismus ist. Weil das Wesen des Städtischen ist ja – ich spiele hier einen glühenden Urbanisten –, dass die Stadt in ihrer 5.000-jährigen Geschichte unglaubliche selbstgesteuerte Verhalten entwickelt hat, wie sie mit Problemen umgeht. Es hat einen Grund, dass dort wo nie Parkplätze gebaut wurden – weil sie zu einer Zeit geplant wurden, wo es keine Autos gegeben hat, also alles innerhalb der Gründerzeit – dass dort der mit Abstand geringste Kfz-Bestand ist. Da findet man halt keinen Parkplatz. Die Gumpendorfer Straße, wo es keinen Radweg gibt, die ist so breit, weil sie so breit ist. Mehr geht halt nicht durch. Die Gumpendorfer Straße könnten wir heute niemals so

bauen, sie wäre absolut umweltunverträglich. Nehmen wir als Beispiel die Sonnenallee in der Seestadt, also quasi die Ringstraße der Seestadt. Dort hätte uns eine UVP eine Lärmschutzwand vorgeschrieben. Die Ringstraße heute wäre also unbaubar. So viel Verkehr, dreispurig, Verbrennungsmotoren. Patsch, Lärmschutzwand. Fahren sie in den 22. Bezirk in die Erzherzog-Karl Straße, dann sehen sie wozu Umweltverträglichkeit zwingt. Die Stadt in ihrer Weisheit hat dort (Anmerkung: Seestadt) ein Tempo-30 verordnet und dann ist es sich haarscharf ausgegangen, dass wir ohne Lärmschutzwand ausgekommen sind.

Die Ringstraße könnte man aus vielen Gründen nicht bauen. Die Bäume sind derart platziert, dass natürlich das Anleitern von Feuerwehren völlig unmöglich ist. Ich bleibe beim Beispiel der Seestadt, mit der wir uns sehr intensiv auseinandergesetzt haben. In der ersten Planung war ein dichter Baumbestand geplant, der in der ersten Realisierungsphase um 80% reduziert wurde. Das Anleitern – und es macht durchaus Sinn, dass wenn es wo brennt, man dort schnellstmöglich hinkommt – ist auch wieder technoides Denken. „Leitern, Schwenkradius, Norm, das braucht insgesamt so viel Grad, also Bäume gehen nicht“. Da braucht es einen formalen Akt, wo zwei zuständige Stadträtinnen – die Umweltstadträtin und die Planungsstadträtin – auf höchster Ebene am Tisch hauen mussten. Dann sind von den 90% oder 80% der Bäume, wieder die meisten zurückgekommen. Weiters darf es bei Verkehrsplanungen im Zuge der Städtebau-UVP keinen Stau geben. Da muss man berechnen wie viele Leute dort wirklich fahren. Also dann überlegen schlaue Leute wie viele Leute dort im Jahr 2040 voraussichtlich fahren werden. Das weiß man dann ganz genau, weil man berechnen kann, wie viel Leute im Jahr 2040 dort mit dem Auto fahren werden. Und die sagen dann „Achtung, bei der Ampel rechts abbiegen“. Ein überdimensionierter Straßenraum wird als vorausgesetzt angesehen. Die verkehrsplanende UVP setzt genau diese Vorgaben und jetzt hat man Links- und Rechtsabbiegespuren. Völlig absurd und falsch. Alles nur wegen dem Argument, dass es sich ja sonst stauen würde. „Da haben wir eine Überlastung von 160%, eine Verkehrsüberlastung“. Ich bringe jetzt das Beispiel, weil wir gerade bei der Secession sind, die ja quasi vor der Haustüre ist. Wir haben dort an einem Freitag-Nachmittag eine Überlastung von 360%. Wer am Freitag um 17 Uhr dort staut, ist ein „Depp“. Nein, das ist nicht die UVP, sondern das sind die Leute, die zu viel sind. Aber sie lernen es. Das wäre alles nicht baubar und müsste mit entsprechenden Konzepten bzw. mit entsprechenden Maßnahmen gemacht werden.

Ich will zum Schluss kommen. Ich hatte bisher 15 Minuten. Was glauben sie, wie super es ankommt, wenn man als Grüner Stadtplanungspolitiker zu den Anrainern geht – die verständlich keine Stadtentwicklung wollen – und ihnen erklärt warum wir als Grüne gegen eine UVP sind – das kommt echt super an. Dann sagen sie, „Ah Herr Chorcherr, sie wollen keine Umweltverträglichkeitsprüfung das haben sie erklärt mit dem, jetzt habe ich sie verstanden. Jetzt

bin ich für die Verbauung, jetzt verstehe ich warum sie keine Umweltverträglichkeitsprüfung wollen.“ Undenkbar. Ich tue es trotzdem, bzw. wir tun es trotzdem. Mit „wir“ vertrete ich übrigens meine persönliche Meinung, die ich auch umsetze. Wir bemühen uns jetzt auch – so schwierig das ist – im Zuge einer Gesetzesänderung auf Bundesebene den Städtebau-UVP-Teil deutlich zu entschärfen. Da werden wir möglicherweise einen Hauch anderer Meinung sein, weil es Dinge verunmöglicht. Momentan haben wir an hervorragend erschlossenen „U-Bahnnahen“ Gebieten, Planungen im Ausmaß von 8.000–10.000 Wohnungen gar nicht angefangen. Weil dann nämlich eine UVP, wie z.B. für die Stadtstraße – die ich für sinnvoll erachte – die vor Jahren eingereicht wurde und auf bestimmten Entwicklungen und deswegen Verkehrsberechnungen basiert, angefochten werden könnte. „Ha! Da ist ein falsches Ding“, deswegen rühren wir das nicht an. Ist das nicht absurd? Das Wesen der Stadt ist, dass sie sich ändert.

Ich bin massiv für eine umweltverträgliche klimagerechte Stadtplanung und schließe mit folgender Groteske. Wenn wir überall dort, wo städtische, umweltverträgliche Entwicklungen, weil sie kompakt, durchmischt und städtisch sind, diese in Wien nicht machen, sondern das in einen Korb geben, schütteln, düngen, durch einen Häcksler jagen und aus dem kompakten städtischen durchmischten Stadtteil lauter Einfamilienhäuser machen, die schön um Wien herum verstreuen, mit einer zehnmal schlechteren Umweltverträglichkeit, dann braucht es keine Städtebau-UVP. Das kann sofort bewilligt werden. Und diese „Trottelei“ wollte ich ihnen näherbringen.

Dieser Text wurde von Philipp Kerschbaum transkribiert.

Quellenverzeichnis

NÖ ROG (2014): NÖ Raumordnungsgesetz 2014 §1 Abs 15 (NÖ ROG 2014), StF: LGBl. Nr.3/2015, (09.07.2018).

Umweltbundesamt (k.D.): Umweltsituation. Umweltfolgenabschätzung. UVP –Umweltverträglichkeitsprüfung. Verfahrensmonitoring 2009 – 2017. Dauer –Genehmigungsverfahren. URL: http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/verfahrensmonitoring/gv_dauer/ (09.07.2018)

UVP-G (2000): Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit. (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000). StF: BGBl. Nr. 697/1993 (NR:GP XVIII RV 269 AB 1179 S. 131. BR: 4639 AB 4624 S. 574.) (09.07.2018).