Fellendorf Martin

Partizipation statt Konfrontation in der Verkehrsplanung

Die Planungsphase bei Projekten zum Ausbau des Straßen- oder Schienennetzes nimmt bekanntermaßen einen weitaus längeren Zeitraum in Anspruch als die reine Bauphase. Für große Verkehrsinfrastrukturprojekte schreibt die Europäische Union eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor, um die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft und Kulturgüter festzustellen. Diese EU-Richtlinie ist 1993 in österreichisches Bundesrecht (UVP-G) übernommen worden und zuletzt 2009 überarbeitet worden. Dabei sind auch Maßnahmen zu prüfen, durch die schädigende Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden können. Nach fast 20 Jahren Erfahrung mit dem UVP-G zeigt sich, dass durch die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung keine Vorhaben zusätzlich verhindert, wohl aber die Qualität von Planungsprojekten verbessert aber auch verteuert wurden. Allerdings unterliegen nur recht große Infrastrukturprojekte einer Prüfung. Mittelgroße Vorhaben müssen zwar auch geprüft werden, bieten jedoch nur eingeschränkte Möglichkeiten der Einflussnahme durch begrenzte Möglichkeiten der Parteienstellung.

Bei Verkehrsplanungsprojekten besteht generell die Gefahr einer Verhärtung unterschiedlicher Sichtweisen. Falls Betroffene – Bürger ebenso wie Unternehmen aber auch öffentliche Stellen - ihre Wünsche und Einwendungen zu Planungsprojekten nicht ausreichend äußern können, entsteht ein Gefühl der Ohnmacht. Voneinander abweichende Standpunkte können sich zu Streitpunkten mit stereotypen Vereinfachungen aufschaukeln. Als Beispiel kann die Straßenbahnverlängerung Linie 6 in Graz genannt werden. Ein bereits 1977 geplantes Projekt zur Erschließung neuer Wohngebiete konnte erst 2005 begonnen werden, nachdem die Konflikte auch auf politischer Ebene im Gemeinderat und höchstrichterlich ausgetragen wurden. Erst eine unverhoffte Wende politischer Machtverhältnisse ergänzt durch die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Linderung der Feinstaubproblematik zu ergreifen, führte zum Baubeginn. Die Maßnahme selbst konnte nach nur 2-jähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben werden. Auch der Rechnungshof kritisierte seinerzeit die ungewöhnlich lange Planungsdauer und empfahl für künftige Projekte die Planungsdauer zu straffen.

Um Planungsdauern zu straffen und schneller konsensfähige Lösungen zu erreichen, werden in Österreich ebenso wie im Ausland mittlerweile häufig Beteiligungsverfahren eingesetzt. Betroffene Bürger, Firmen, Vereine, Interessensgruppen, Verwaltungen und Projektwerber haben bei diesen nicht formalisierten Verfahren die Möglichkeit, am Planungsprozess zu partizipieren oder diesen sogar selbst zu gestalten. Durch frühzeitige Einbindung aller im weitesten Sinne betroffenen Parteien wird ein Gefühl der Identifikation mit der Maßnahme geschaffen. Schwelende Konflikte sollen auf einer Sachebene diskutiert werden bevor Meinungsunterschiede zu eskalieren drohen. Nach positiven Erfahrungen in Einzelprojekten wurden vom Ministerrat im Juli 2008 Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Als Nutzen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird hervorgehoben, dass der Erfahrungsaustausch gefördert, die Transparenz von Entscheidungen erhöht, ein breiter Zugang zur Meinungsbildung geschaffen und die Identifikation mit den beschlossenen Lösungen unterstützt wird. Insgesamt kann dadurch auch die Umsetzung von Maßnahmen durch weniger Rechtsakte beschleunigt werden. Im Praxisleitfaden zur Öffentlichkeitsbeteiligung des Lebensmittelministeriums (2011) werden weitere Hinweise und Beispiele aufgeführt.

Die Partizipation von Interessensgruppen durch klar strukturierte Öffentlichkeitsbeteiligung kann auch bei UVP-pflichtigen Großvorhaben den Verfahrensablauf beschleunigen, wie Beispiele der ÖBB beweisen. Bereits vor über 10 Jahren wurden Anrainer und Gemeinden zwischen Graz und dem Beginn des Koralmtunnels bei Deutschlandsberg über die geplante Trasse durch das bisher recht ruhige Laßnitztal informiert. Aufgrund von lokalen Wünschen wurde ein Umsteigebahnhof zwischen Regional- und Fernverkehr vereinbart, der nicht Teil der ersten Überlegungen war. Alle Bedenken aufgrund zusätzlicher Lärmbelästigung und wasserrechtliche Fragestellungen konnten durch intensive und kontinuierliche Beteiligung vor Ort ausgeräumt werden, so dass die Umweltverträglichkeitsprüfung in kurzer Zeit abgeschlossen wurde. Im Ansatz vergleichbar jedoch im Ausmaß weit umfangreicher fällt die mitwirkungsorientierte Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des neuen Hauptbahnhofs Wien aus. Die Sprecher der betroffenen Bezirke haben direkten Kontakt mit dem Top-Management der ÖBB. Über einen neutralen Mediator wirken die Vertreter von Dialoggruppen an der Projektgestaltung mit. Da Planungsvorhaben bereits vor der endgültigen Entscheidung mit den Dialog-

gruppen diskutiert wurden, konnten Änderungswünsche berücksichtigt werden (z.B. Gebäudehöhen, Verschiebung des Hochpunkts der Trasse, Sicherung von Baumbestand, blickdichte Einhausung, Grauwassernutzung, Fahrradgarage, Taxistände, Änderung der Flächenwidmung,…). Für baubedingte Beschwerden steht den Anrainern seit Baubeginn ein Ombudsmann persönlich ständig zur Verfügung. Das Ziel einer Vertrauensbildung und Verständnis für die Komplexität einer derartigen Baumaßnahme wurde bisher vorbildhaft zwischen den Interessensgruppen und Projektpartnern erreicht. Gravierende Fehler in der Beeiligung von Betroffenen und Interessensgruppen wie bei Stuttgart 21 wurden zum Nutzen aller bisher vermieden, so dass das Vorhaben nicht nur 3 erfolgeiche UVP Bescheide vorweist sondern auch bisher im Bauzeitenplan liegt.

Auch bei kleineren nicht UVP-pflichtigen Vorhaben kann eine proaktive Öffentlichbeteiligung dafür sorgen, dass kontroverse Infrastrukturvorhaben ohne nennenswerten Protest realisiert werden. Als exploarativeres Beteiligungsverfahren ohne bereits fest umrissenes Bauprojekt hat die Bevölkerung bei einer Charrette die Möglichkeit, in einer konzentrierten Aktion mit wenigen Treffen Wünsche und Anregungen bei der Ausarbeitung neuer städtebaulicher Konzepte einzubringen. Positive Beispiele dieser Form der Bürgerbeteiligung sind Reurbanisierungsbemühungen in Mittelstädten der neuen deutschen Bundesländer aber auch der unlängst gebaute Sonnenfelsplatz („Shared-Space“) im Grazer Univiertel.

In dem Vortrag werden die Erfolgsfaktoren für gelungene Beteiligungsverfahren bei Infrastrukturprojekten herausgearbeitet. Ob diese auch auf die Claim Prävention übertragbar sind, bleibt der Diskussion überlassen.

<<

Impressum

Tagungsband
6. PM BAUSYMPOSIUM

www.pm-bau-symposium.at

Netzwerk Bau Homepage
www.netzwerkbau.at

Fachzeitschrift Netzwerk Bau:
Erscheinungsweise: 2 x jährlich
Auflage: 3000 Stück
ISSN 1817-7980

Nachdruck oder Textauszug ist nur nach Rücksprache und Genehmigung durch den Medieninhaber gestattet.

NETZWERK BAU > NR. 16-012
Erscheinungsdatum: Juni 2012

Medieninhaber
Stempkowski Baumanagement & Bauwirtschaft Consulting GmbH
Vesperkreuzstraße 15-17, A-2380 Perchtoldsdorf
>> www.stempkowski.at

Herausgeber
FH.-Prof. DI Dr. Rainer Stempkowski >> office@stempkowski.at

Redaktionsleitung
DI Evelin Waldauer >> evelin.waldauer@netzwerkbau.at
Ing. Gertrud Winterleitner >> office@pm-bau-symposium.at

Redaktionsteam
DI Patrick Dzuban >>patrick.dzuban@stempkowski.at
DI Theresa Longin >>theresa.longin@stempkowski.at
DI Mark Zötsch >>mark.zoetsch@netzwerkbau.at

Grafik / Layout
Netzwerkbau >> info@netzwerkbau.at

Druck
Universitätsdruckerei Klampfer, Weiz >> www.klampfer-druck.at

Anzeigenkontakt
Ing. Gertrud Winterleitner >> office@pm-bau-symposium.at
Andreas Hofer Platz 5/3, A-8010 Graz
Tel.: +43 (0)676 744 33 33