

## Vorläufiger Abschlussbericht der Agendagruppe Wien Mitte

Beim Großprojekt Wien Mitte sind nur die Bürgerinnen und Bürger an Bürgerbeteiligung interessiert. Die Bürgerinitiative Wien Mitte hat als eigene Gruppe der Lokalen Agenda 21 Landstraße versucht, den geplanten Bau – unter ausdrücklichem Verzicht auf eine Diskussion über Höhenentwicklung und Gesamtdimension des Projektes – zu begleiten und das Vorhaben mit der Erfahrung und dem Wissen der rund um Wien Mitte lebenden Menschen zu bereichern. Diese Bereitschaft stieß nicht nur beim Bauträger, sondern auch bei Exponenten der Stadt Wien – vom Bürgermeister angefangen – auf wenig Gegenliebe. So wenig, dass die Gruppe nun resignierend feststellen musste, dass sie mangels Gesprächsbereitschaft der übrigen Beteiligten keinen Sinn darin findet, dem Unterfangen Zeit und Energie zu opfern. Sie hat daher nach fast zwei Jahren Bestand einhellig beschlossen, ihre Tätigkeit so lange einzustellen, bis seitens der Stadt Wien glaubwürdige Signale für eine radikal geänderte Haltung der Verantwortlichen gesetzt werden.

### **Entwicklung der Agendagruppe Wien Mitte**

Anfang September 2005 hatte die seit 1999 bestehende Bürgerinitiative Wien Mitte den Wunsch nach Aufstellung einer eigenen Gruppe im Rahmen der neu etablierten Lokalen Agenda 21 Landstraße schriftlich an das Agendabüro herangetragen. Am 14.02.2006 hatte sich das Steuerungsteam der Landstraße entschlossen, die Aufstellung dieser Agendagruppe zu ermöglichen. Ihr Ziel war die Mitwirkung der betroffenen Menschen bei der Realisierung des Groß-Projekts Wien-Mitte in all jenen Bereichen, die in dem jeweiligen Planungsstadium noch Verbesserungen zugänglich seien. Es wäre kein Fehler, wenn man dabei auf die Erfahrungen all jener zurückgreifen könnte, die seit vielen Jahren, ja Jahrzehnten, im Einzugsbereich des Projektes wohnten, über den fraglichen Ort bestens Bescheid wüssten und dort viele Jahre mit den in der Vergangenheit gemachten Fehlern leben mussten. Es wurde von allen Seiten ausdrücklich betont und anerkannt, dass weder die vorgesehene Höhenentwicklung, die seit 15 Jahren teils sehr heftig und emotional diskutiert worden war, noch die geplante und immer wieder kontrovers diskutierte Gesamtdimension des Projektes in der Agendagruppe thematisiert werden sollten.

Es war – zur Überraschung vieler Beteiligter – im Rahmen dieser Agendagruppe erstmals gelungen, vielfach aufgestaute Emotionen in vernünftige Bahnen zu lenken und bei den betroffenen Menschen die Bereitschaft zu sachlicher und produktiver Mitarbeit zu wecken. Sogar in Extremfällen wie der – entgegen allen früheren Beteuerungen – überfallsartigen Schließung der Landstraße Markthalle zwecks Einbeziehung in das Gesamtprojekt war dies trotz mehrfacher Versuche seitens der Politik, das Thema aus der Lokalen Agenda herauszuhalten, gelungen.

Die Agendagruppe hat jedoch erfahren müssen, dass der Versuch von Bürgerinnen und Bürgern, sich in die gewiss nicht einfache Problematik eines Projektes dieser Größenordnung konstruktiv einzubringen, von allen übrigen Beteiligten schlecht belohnt worden ist. Nachdem die Agendagruppe im Frühjahr 2006 Einblick in die aktuellen Baupläne erhalten und (nur durch aufmerksames Studium derselben) Kenntnis von einem mitten auf der Kreuzung Gigergasse/Henslerstraße vorgesehenen, Leben und Gesundheit von Menschen gefährdenden Brandrauchentlüftungsschacht der U 4 erlangt hatte, wurde mit Hilfe einer von der LA 21 unterstützten kritischen Stellungnahme eines Sachverständigen zum einschlägigen Gutachten des Bauträgers eine Abänderung des Schachtes erwirkt. Der Bauträger interpretierte dieses Vorgehen der Agendagruppe offenbar als unwillkommene Störung und verweigerte in der Folge jedes weitere Gespräch. (Die weitere Verfolgung der Frage der Brandrauchentlüftung musste die Agendagruppe daher betroffenen Anrainern überlassen; derzeit ist ein Verfahren beim VwGH anhängig).

Die Stadt Wien hat sodann mit der gegen die Interessen der Bevölkerung überfallsartig deklarierten Schließung der Landstraßer Markthalle – es wurden 16.000 Unterschriften, vorwiegend von Kunden aus dem 3. Bezirk, gegen diese Maßnahme gesammelt – dem Bauträger zugearbeitet und es abgelehnt, mit der Agendagruppe darüber auch nur in einen Dialog zu treten. Nicht nur das, in der Steuerungsgruppe gab es Stimmen, die der Agendagruppe die Legitimation absprechen wollten, diese Schließung zu thematisieren, obwohl ihr direkter Zusammenhang mit dem Projekt Wien Mitte offiziell bestätigt worden war. Die dafür gefundene Vorwand, andere politische Parteien hätten sich des Themas bemächtigt und es damit um seine Partizipationstauglichkeit gebracht, spricht für sich.

Schließlich hat selbst der Bürgermeister der Stadt Wien die Bitte der Agendagruppe, zur Linderung der rund um das Areal und den Air Terminal herrschenden Missstände insbesondere sanitärer Art beizutragen, in einer dem Gedanken der Bürgerbeteiligung Hohn sprechenden Art und Weise ignoriert und damit die Lokale Agenda 21, deren Mitarbeiter und Beauftragte sich alle Mühe gegeben hatten, und denen der ausdrückliche Dank der Gruppe dafür gilt, gröblichst desavouiert.

Letzten Endes hat der Bezirk seine „Bemühungen“ um einen „runden Tisch“ eingestellt, welcher den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern authentische Informationen über den Fortgang des Projektes und über die Ablaufplanung hätte geben sollen. Der Wunsch nach einem solchen runden Informationstisch war nach den seit Jahren über die Medien lancierten und vielfach widersprüchlichen Veröffentlichungen aus der Sicht derer begreiflich, die mit den tiefgreifenden Änderungen und Belastungen, welche die jahrelange Realisierung des Projekts für die gesamte Umgebung mit sich bringt, leben müssen und nicht täglich vor neuen „Überraschungen“ stehen wollen, die – wie sich nun bewahrheitet – eine unzumutbare Einschränkung ihrer Wohn- und Lebensqualität darstellen. Die dafür – allerdings nur inoffiziell – zu hörenden Begründungen entbehrten nicht einer gewissen Skurrilität.

Vordergründig redete man sich auf den „privaten“ Bauträger aus, dem die Stadt Wien angeblich nichts anschaffen kann, was er nicht will. Der Bauträger heißt Wien Mitte Bauprojekt Management GmbH und steht im Mehrheitseigentum von Firmen, die der Immobilien Holding GmbH, einer 100%-Tochter der Immobilien Privatstiftung gehören (Stand 15.03.2007). Diese kann zwar formalrechtlich als Privatunternehmen bezeichnet werden, ihr tatsächliches, sich aus dem Stiftungszweck ergebendes Naheverhältnis zur Stadt Wien stellt jedoch – ähnlich wie beim geplanten Hauptbahnhof – in Frage, inwieweit hier nicht die Regeln für öffentliche Vorhaben anzuwenden sind. Unabhängig davon ist es aber für die substantielle Trägerin all dieser Unternehmungen, nämlich für die Bevölkerung der Stadt Wien, unerträglich, dass ihr selbst die primitivsten Informationen unter Berufung auf die vorgebliche „Privatheit“ vorenthalten werden und die Exponenten der Stadt Wien so tun, als handle es sich beim Bauträger um einen Fremden, auf den sie keinerlei Einfluss hätten.

Am 29.01.08 hat die Agendagruppe Wien-Mitte diesen Tatsachen Rechnung getragen und nach fast zwei Jahren Bestand einhellig beschlossen, ihre Tätigkeit so lange einzustellen, bis seitens der Stadt Wien glaubwürdige Signale für eine radikal geänderte Haltung der Verantwortlichen gesetzt werden. Die Menschen haben es satt, ihre unbezahlte Freizeit und Energie in den Dienst einer Sache zu stellen, ohne zu einem sinnvollen Ergebnis beitragen zu dürfen. Es wird sich weisen, ob mit dieser Entscheidung die derzeitige Institution „Lokale Agenda21“ in Wien nicht generell in Frage gestellt worden ist, zumal sie durch eine Verhaltensweise ausgelöst wurde, die dem international verankerten Gedanken der Agenda 21 absolut widerspricht.

Nachfolgende Darstellung verschiedener im Zusammenhang mit den Bauvorbereitungen stehenden Erscheinungen soll die Folgen der Ausgrenzung der betroffenen Bevölkerung aus dem Planungsprozess sowie die unzulängliche Koordinierung, die den Wunsch nach einem runden Tisch nachträglich rechtfertigt, ebenso demonstrieren wie das „wohlwollende“ Verhalten des Magistrats gegenüber allem, was mit der Projektabwicklung zu tun hat:

## Am Beispiel Autobus 74a

Ab 07.01.2008 wurde die vor dem Haupteingang zum Bahnhof Wien-Mitte gelegene Haltestelle der Autobuslinie 74 A und gleichzeitig deren Endstelle vom Luegerplatz in die Invalidenstraße verlegt. Die Fahrgäste wurden auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, die weggefallene Strecke mit der U 3 zurückzulegen. Es handelt sich dabei um eine der kürzesten U-Bahn-Stationen. Der Zugang von der nunmehrigen Endstelle des 74 A zum Bahnsteig der U 3 (und der Abgang von der U 3 beim Luegerplatz) erfordern etwa den gleichen Aufwand wie die Wegstrecke dieser einen Station zu Fuß.

Die Auflassung der Haltestelle vor dem Haupteingang zum Bahnhof Wien Mitte erfolgte ohne jegliche Vorankündigung und mittels einiger unzulänglicher, provisorisch anmutender Hinweise. Außerdem fehlte für diese Maßnahme bis Anfang Mai 2008 jeglicher erkennbare Grund, da bis dahin an der Gebäudefront Landstraßer Hauptstraße keinerlei Bau- oder Abzäunungsmaßnahmen erfolgt sind. Es erfolgte auch kein erklärender Hinweis, warum und bis wann diese Verlegung stattfindet.

Hingegen hat die neue Linienführung durch die Untere Viaduktgasse „überraschend“ dazu geführt, dass die Busse beim Einbiegen in die stark befahrene, bevorrangte Marxergasse oft lange warten mussten. Diese Planungslücke wurde gestopft, indem die Marxergasse von heute auf morgen mit zwei mobilen Stop-Tafeln versehen wurde. Die Folge: Staus und Schadstoffemissionen in der „verkehrsberuhigten“ Marxergasse bis hinter die Sofiensäle, hervorgerufen durch das Anhalten und Anfahren sämtlicher Fahrzeuge vor der die Marxergasse querenden Unteren Viaduktgasse. Da wird von Schadstoffreduktion gefaselt und in der Praxis nichts unversucht gelassen, um eine gewaltige Schadstoffmehrbelastung künstlich zu erzeugen.

## Fußgeher frei zum „Abschuss“

Ein besonderes Schelmenstück hat man sich im Zusammenhang mit der „Sperre“ der Landstraßer Hauptstraße im Bereich der Kreuzung Invalidenstraße ausgedacht. Um den Fahrern des 74 a – wem sonst, da für alle anderen Fahrzeuge seit langem Fahrverbot besteht ? – die Durchfahrt zwischen Invalidenstraße und Kreuzung Gigergasse zu verunmöglichen, wurden mobile Betonmauern aufgestellt. Und zwar so, dass Fußgänger, welche die Landstraßer Hauptstraße parallel zur Invalidenstraße queren wollen (und das sind gar nicht wenige) dabei die Fahrbahn der Invalidenstraße betreten müssen, weil die Mauer und der anschließende, eingezäunte Schanigarten der „Bierkutschn“ (die sich seltsamerweise eines im Parterre weiterhin ungestörten Betriebes berüht) sonst eine Überquerung der Landstraßer Hauptstraße erst nach einem „Eck“ von ca. 20 m ermöglichen. Das heißt: eine Hirnlosigkeit führt zu einer beachtlichen Gefährdung von Fußgängern und zu einer Behinderung aller auf der südwärts führenden Richtungsfahrbahn der stark frequentierten Invalidenstraße fahrenden Fahrzeuge, welche – noch dazu mitten auf der Kreuzung – durch Rücksicht auf solche Fußgänger entweder anhalten oder in die parallele linke Fahrspur ausweichen müssen. Gründlicher und mit weniger Aufwand lassen sich Unfälle nicht provozieren. Es bedurfte erst der Intervention anrainender Bürger bei der Bezirksvorstehung, um diesen Unfug abzustellen.

## Feuerpolizeiliche Vorschriften gelten nicht für alle

Am 07.01.2008 wurden vor dem Hauseingang Henslerstraße 3 in einer Entfernung von ca. 1,80 m zwei Baucontainer und ein Stoß mit Bauholz abgestellt und gegen die Straße hin abgezäunt. Beheizt werden solche als Aufenthaltsraum und Büro eingerichtete Baucontainer üblicherweise mit Flüssiggas. Gasflaschen waren außen am Container angebracht. Gemäß § 8 Abs. 2 (2) der Wiener Feuerpolizeiverordnung 1988 dürfen *brandgefährliche Gegenstände, insbesondere selbstentzündliche, zündschlagfähige und leicht entflamm- bzw. entzündbare Stoffe, in der Nähe von ... Fenstern und Ausgängen von Gebäuden nicht gelagert* werden. Dies wurde der MA 36 unter Hinweis auf den vor 18 Jahren von einem

solchen, ebenfalls in der Henslerstraße aufgestellten Baucontainer ausgegangenen Großbrand, der das Gebäude der Zentralsparkasse zerstört hatte, von Anrainern mitgeteilt. Daraufhin wurden zwar die Gasflaschen entfernt; die Container selbst und das frei lagernde Holz wurden jedoch als „nicht brandgefährlich“ eingestuft. Die Erfahrungen des ersten Brandes wurden damit einfach vom Tisch gewischt. Was muss noch alles brennen, damit die Feuerpolizei eine Brandgefahr zur Kenntnis nimmt? Und wer wird sich aller im Fall des Falles (vergeblich) aus der Verantwortung zu stehlen versuchen? Die Ereignisse von Vorarlberg genügen offenbar auch nicht: das von Containern verstellte Haustor bietet im Brandfall die einzige Fluchtmöglichkeit aus dem Haus Henslerstraße 3, zu dem noch dazu die Feuerwehr aus der bauseits verstellten Fahrbahn der Gigergasse nur sehr eingeschränkte Zufahrt hätte! Frage: warum wurden die Container nicht wenigstens, wie vor 18 Jahren, auf der gegenüberliegenden Straßenseite aufgestellt? Gedankenlosigkeit – oder gar Absicht?

### **Keine Koordinierung oder dumm sterben lassen?**

Freitag, 09.02.08. Die GEWISTA sperrt das Gelände rund um den U 4 – Ausgang Gigergasse ab. Nicht nur der Zeitungsständer von „Österreich“, auch der Abgang zur und Aufgang von der U 4 werden damit unzugänglich. Nur: auf dem Bahnsteig kein Hinweis darauf. Der ahnungslose Passagier steigt die Stiegen hinan und steht ratlos im Käfig. Kein Hinweis darauf, wo man diesen Käfig verlassen kann. Frage: wissen die Wiener Linien nicht von der Absperrung durch die GEWISTA, oder lassen sie ihre Fahrgäste dumm sterben? Wer ist für die Koordinierung der rund um den Bau zu treffenden Maßnahmen verantwortlich? Wenn man daraus Rückschlüsse auf das übrige Baugeschehen zieht, dann gute Nacht! Wenn nicht, dann ist das Verhalten der Wiener Linien gegenüber ihren zahlenden Fahrgästen unverständlich: dumm sterben lassen. Immerhin: nach 3 Tagen hat man den Missstand zur Kenntnis genommen und die Absperrungen so geändert, dass die Passagiere, wenn auch „mit der Kirche ums Kreuz“ wieder Zugang zur U 4 haben. Dafür hält man sie mit einer neuen „Erfindung“ zum Narren: am Ende des südlichen Ausgangs winkt nämlich wie auch beim nördlichen Ausgang ein blaues Verkehrsschild mit weißem Pfeil in Richtung Gigergasse und der Aufschrift „Fußgeher“. Folgt man diesem Hinweis, gelangt man an ein Absperrgitter, das den Weg ins „Freie“ verhindert. Nicht genug: blickt man sich um, erspäht man keinerlei Hinweis, wo es in den öffentlichen Straßenraum gehen könnte. Man muss – wie in einem Labyrinth – auf gut Glück – in die Gegenrichtung, oder aber die Stufen wieder hinunter gehen, um aus der Falle herauszukommen. Zu allem Überdross ist gassenseitig an jenem Sperrgitter, das den direkten Zugang vom südlichen Ausgang in den Straßenraum versperrt, eine Tafel „Betreten der Baustelle verboten“ angebracht. Sollte damit den Passagieren, die den südlichen Ausgang benützt haben, im Nachhinein das Verbotene ihres Tuns bewusst gemacht werden?

### **Knotenpunkt bleibt Knotenpunkt**

Wien Mitte wird trotz Umbaus stark frequentierter, innerstädtischer Knotenpunkt bleiben. An die für einen solchen Ort notwendige Infrastruktur denkt offenbar niemand. Nahversorgung betrifft nicht nur Nahrung, sondern alle Bereiche des täglichen Bedarfs. Es ist nicht lustig, wenn ein Briefkasten nach dem anderen verschwindet, wenn ein Bankomat, welcher weit und breit als einziger außerhalb der Bankstunden geöffnet ist, wenn man Pech hat, bereits am frühen Nachmittag, vor allem aber am Wochenende „leer“ ist, wenn der Zugang zum größten Gerichtsgebäude Wiens allmählich zu einer Aufgabe für Pfadfinder wird. Viele der am CAT ankommenden Fremden haben schon bisher die anrainende Bevölkerung immer wieder um Auskunft gebeten, wo die mangelhaft gekennzeichneten städtischen Verkehrsmittel zu finden seien. Für jene, die den CAT noch südseitig verlassen können, gibt es jetzt eine gut gekennzeichnete „Schleuse“, an deren Ende die Probleme jedoch erneut beginnen. Wer nordseitig den CAT verlässt, hat Pech. Ihm können jetzt nicht einmal die Anrainer sagen, wie er zu dem gewünschten Verkehrsmittel kommt. Der südliche Ausgang wird demnächst der Spitzhacke zum Opfer fallen, mit ihm auch all jene, die so unvorsichtig sind, nach Wien mit dem CAT einzureisen.

## **Und noch ein Rätsel**

Das gesamte Areal Wien-Mitte wird „eingehaust“, d.h. es werden von der GEWISTA riesige provisorische Plakatwände rund um das Areal aufgestellt. Und zwar dort, wo früher zahlreiche Passanten durch die Gigergasse gingen. Die meisten von ihnen haben sich nun einen anderen Weg gesucht. Verbleiben als Zielgruppe für die Plakate die Bewohner der beiden Wohnhäuser in der Gigergasse. Ob die Kunden wissen, für welche erlesene Zielgruppe sie da zahlen? Aber die GEWISTA gehört ebenso zum unternehmerischen Dunstkreis der Stadt Wien wie der Bauträger. Zufall? Oder gar etwas anderes? Nach kommerziellen Überlegungen eines Werbeträgers sieht das alles nicht gerade aus. Und auf dem so umschlossenen Areal parken immer noch private PKWs, denn irgendwo müssen die mit dem Bau befassten Leute ja ihre Autos parken. Nur die Taxis für die Passagiere des CAT wurden „ausgelagert“, dorthin, wo sie kein Passagier vermuten würde, jenseits der Kreuzung Marxergasse - Invalidenstraße. Hinweistafel? Der CAT wird doch nicht seinen neu kreierten Cabs selbst Konkurrenz machen?

## **Unter Ausschluss der Öffentlichkeit**

Die Vorbereitungen des für Anfang Mai vorgesehenen und nun fast einen Monat verspäteten Abbruchs des „blauen Hauses“ sind schon lange abgeschlossen. Die Durchgänge zur U- und S-Bahn sind eingehaust. Auf dem Gelände des ehemaligen Autobusbahnhofes sind die Sanierungsarbeiten sowie die Adaptierung der Eisenbahnanlagen in vollem Gang. Unter Entwicklung von Staubkaskaden und Lärmorgien bei Tag und auch bei Nacht. Anwohner können an ungestörten Schlaf schon seit Wochen nicht mehr denken. Die schon wegen der Staubentwicklung ständig geschlossenen Fenster helfen nicht viel, wenn eine schwere Stahlramme unter Entwicklung unerträglichen Lärms riesige Stahltanks zertrümmert, wenn sie viele Meter lange Eisenbetonträger zu Schutt zerkleinert, um sie per LKW abtransportierbar zu machen, wenn die damit verbundenen Erschütterungen mehrmals täglich ganze Häuser zum Erzittern bringen wie ein Erdbeben der Stärke 3 bis 4 auf der Richterskala. Die seinerzeitige Zusage, solche Transporte würden über das Mattengleis der ÖBB erfolgen, sind schon lange vergessen. Angesichts solcher unzumutbarer Entwicklungen wird allmählich klar, warum der Bauträger jedes Gespräch mit den Betroffenen verweigert hat, warum mit allen rechtlichen Tricks erfolgreich und mit kaum verhohlener Hilfe der Behörden versucht wurde, die Mitwirkung der Anrainer im Wege einer Parteienstellung im Bauverfahren auszuschließen. Weil Anrainer für jeden Bauführer lästig sind, vor allem dann, wenn man auf ihre legitimen Interessen Rücksicht nehmen soll. Und ebenso lästig sind eben auch Agendagruppen, wenn sie vernünftige Rücksichtnahme auf die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Stadt anstreben.

## **...und dann war's wieder keiner**

Wenn die darüber stattfindenden Bauarbeiten zum Abbröckeln von Betontrümmern aus der Decke des Zugangs von der Gigergasse zur U 4 – zuletzt am Freitag, den 23.05.08 um 8,30 beobachtet – führen, ohne dass irgendeine Warnung, geschweige denn Absperrung oder Sicherung die Passanten vor dem Erschlagenwerden geschützt hätte, dann spätestens ist Schluss mit lustig. Und wenn wieder einmal einige Tage später (Montag, den 26.05.08) mit der Gefahrenbehebung begonnen wird, dann wirft das ein bezeichnendes Licht auf die verantwortliche Bauaufsicht, aber auch auf die Nonchalance der Wiener Linien im Umgang mit ihren Fahrgästen. Es ist dabei wenig tröstlich, dass man im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein muss, um ins Jenseits befördert zu werden. Aber es ist nachvollziehbar, dass Hinweise aus der betroffenen Bevölkerung, was in diesem Zusammenhang zu tun und auch zu unterlassen wäre, nicht wirklich willkommen sind. So viel zur Frage, wozu eine Agendagruppe Wien Mitte hätte nützlich sein können. Dass nichts Ernstes passiert ist, scheint ein pures Glück zu sein, auf das gewisse privilegierte Institutionen ein Anrecht zu haben glauben.

**Die Lehre daraus: bei Projekten wie Wien Mitte versagt die LA 21 als Instrument für Partizipation und nachhaltige Entwicklung. Wo aber sonst, wenn nicht bei Projekten wie Wien Mitte, sollte Partizipation in dieser Stadt Sinn geben?**

**Dieser Bericht wäre nicht vollständig, enthielte er nicht eine kurze Analyse der Gründe für das Scheitern der Agendagruppe aus der Sicht dieser Gruppe selbst.**

### **1. Zur Frage der Sinnhaftigkeit einer Agenda-Gruppe Wien Mitte**

Die bereits als Bürgerinitiative in Vereinsform konstituierten Proponenten der Gruppe haben die LA 21 als von der Stadt Wien dargebotene Hand zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung eines städtebaulichen Großprojektes aufgefasst. Die negativen Erfahrungen mit den Vorgängerprojekten (Überbauung des Bahnhofes, AEZ, Bau des VCT (Justizgebäude) sollten im Interesse einer nachhaltigen Projektentwicklung in diese einfließen. Gleichzeitig sollten Hinweise auf unzumutbare Belastungen der Bevölkerung zur Erarbeitung gemeinsamer Lösungsansätze führen. Dies wurde auch vom Steuerungsteam so gesehen und führte zunächst auch zu Ansätzen einer zielführenden Information der Gruppe durch Vertreter des Bezirks.

### **2. Zur Frage des Gruppenverhaltens**

Die Agendagruppe Wien Mitte ist, wann immer der Wunsch aus der Gruppe oder von anderer Seite geäußert wurde, zusammengetreten, um ihren selbstgestellten Aufgaben nachzukommen. Es lag in der Natur der Sache, dass sich die einzelnen Diskussionsthemen aus der Projektentwicklung heraus ergeben sollten. Eine erschöpfende Aufzählung aller in der Gruppe zu behandelnden Themenkreise konnte daher gar nicht erfolgen. Die Gruppe war dabei auf authentische Informationen der Handlungsträger angewiesen. Als diese, noch dazu in sich widersprüchlich, nur noch über die Medien erfolgten, versuchte die Gruppe, alle Projektbeteiligten – Bauträger, ÖBB, Wiener Linien, Bezirksvertretung und Hauptverantwortliche der Stadt Wien – zu einem gemeinsamen Gespräch zu bringen, in welchem der koordinierte Fortgang des Projektes bekannt gegeben und einvernehmlich diskutiert werden sollte. Eine derartige Zusammenarbeit scheiterte am Unwillen von Projektbeteiligten, nach vorliegenden Informationen insbesondere des Bauträgers. In Einzelgesprächen, in denen sich der jeweilige Partner bei Schnittstellen mit anderen Partnern auf mangelnde Informationen durch jene hätte berufen oder ausreden können, sah die Gruppe keinen Sinn, ebenso wenig wie sie die Aufgabe einer Agendagruppe in einer Kritik bereits vollzogener Maßnahmen im nachhinein erblickt hatte.

### **3. Zur Frage des Beteiligungswillens**

Die Gruppe musste feststellen, dass auf ihrer Seite eine hohe Beteiligungsbereitschaft bestanden hat. Sie hat sich in der Zahl der an den Gruppenversammlungen Teilnehmenden manifestiert, wobei mehrere von ihnen die Interessen kleinerer Personengruppen, die wegen ihrer Berufstätigkeit an den Gruppenversammlungen nicht teilnehmen konnten, mitvertreten hatten.

Die Beteiligungsbereitschaft des Bauträgers erschöpfte sich in einer einmaligen Begegnung mit Gruppenvertretern und in der Bereitschaft, ein vom Bauträger eingeholtes Fachgutachten einem anderen, von der Gruppe namhaft gemachten Gutachter zwecks fachkundiger Stellungnahme zu übermitteln.

Daran zeigt sich, dass die Organisation der Beteiligung in der LA21 so lange nicht funktionieren kann, als es allen am Projekt Beteiligten frei steht, eine solche Beteiligung zuzulassen oder nicht. Nur eine entsprechende gesetzliche Verankerung von Partizipation-Mindeststandards kann effektive Beteiligung dort sicherstellen, wo dem politischen Träger der Gemeinde der Beteiligungsgedanke so unwillkommen ist, dass er den berechtigten Vortrag einer participationsgruppe nicht einmal einer Antwort würdigt.