

# Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 4/2019

[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)



## Raum für gutes Leben

Wieso die Raumordnung eine wichtige Rolle in der Klimapolitik spielt und wieso Wohnbau, Verkehrspolitik und Flächenverbrauch wichtige Ansatzpunkte darstellen.

**Betrieb:** Beispiel für Erreichbarkeit: Wr. Neudorf IZ Süd

**Leben:** Von A wie Arbeit bis Z wie Zukunft

**Politik:** Grenzausgleich für Klimaschutz

**AK-Studie:** AK-Wohlstandsbericht 2019



[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

# DAS WUM-OMETER

● ● **BILLIG-FLUGBOOM**

Der Flughafen Wien-Schwechat verkommt immer mehr zur Drehscheibe der Billigflieger. Den Preis dafür zahlen – neben der Umwelt – die Arbeitnehmer der Branche: Austrian will mehr als 700 Beschäftigte kündigen. Bei Laudamotion/Ryan-Air droht FlugbegleiterInnen ein All-in-Gehalt von 1.130,63 Euro brutto (959 Euro netto). Wizz-Air lehnt Kollektivverträge generell ab. Flugtickets müssen also schon allein deshalb teurer werden, um den Teufelskreis aus Lohn- und Sozialdumping zu durchbrechen. **HH**

● ● **MANN ÄRGERE DICH NICHT**

Manspreading – ein Wort so sperrig wie ein Spreitzhoserl. Dennoch, dieses Wort beflügelt die Wiener Linien dazu, Männern das breitbeinige Sitzen zu vermiesen. Da ist ja die Debatte um den Geruch in den Wiener Linien noch harmlos dagegen. Allerdings folgt dann bald auch

das Womanbagging (Handtascherl-Abstellung) und das Strollerblocking (Kinderwagel-Versperrung) – zwecks der Gleichberechtigung halt. **EML**

● ● **GESUNDE LUFT ALS EXPORTSCHLAGER?**

Ein pffiger Schweizer Unternehmer füllt gesunde Bergluft in Spraydosen ab und vertreibt diese unter der Marke „Swiss Air Deluxe“ in den smoggeplagten Metropolen Asiens. Was lernen wir wieder daraus? Der globale Kapitalismus liefert wirklich alles frei Haus, auch wenn dabei 20.000 Transportkilometer anfallen. Nur bei der Luft als Allgemeingut vor Ort lässt er es bisweilen heftig stinken. **FG**

● ● **HOCH DER KREISVERKEHR**

Ob das neue Geschäft einer bekannten Handelskette mit „B“ an einem Standort um nur 300 Meter weiter viel besser gehen kann, bleibt offen. Tatsache ist, dass ein bestehen-

des Gebäude quasi „über Nacht“ verlassen und direkt an einem Kreisverkehr 300 Meter weiter ein neuer Markt errichtet wurde. Inklusive sämtlicher Bodenverdichtung in Form von dutzenden Parkplätzen. Fakt ist auch, dass das alte Gebäude immer noch leer steht – von einer nachhaltigen Raumplanung ist dieser Handelsriese noch weit entfernt. **EML**

● ● **MAUTFLUCHT LEGITIMIERT**

Weil zu viele Pkw die Autobahn wegen der Maut auf einigen Abschnitten in Tirol, Salzburg und Oberösterreich meiden und damit die Menschen an den Ausweichrouten belasten, hat das Parlament im November die Vignettenpflicht auf einigen Strecken aufgehoben. Ob es für das Problem nicht andere und klimafreundlichere Lösungen gegeben hätte? **SL**

„Globalisierung braucht eine faire Gestaltung. Die Interessen der Menschen dürfen nicht länger den Interessen globaler Konzerne untergeordnet werden!“



Renate Anderl  
BAK Präsidentin

**Impressum:**

**Medieninhaber und Herausgeber**  
Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien  
**E-Mail**  
wirtschaft.umwelt@akwien.at  
**Telefon**  
01/501 65-DW  
**Redaktion**  
Mag.<sup>a</sup> Sylvia Leodolter  
(Chefredakteurin),  
Eva-Maria Leodolter (Redakteurin)  
agentur.leodolter@gmx.at  
**Sekretariat**  
Krisztina Hubmann,  
Sabrina Pochop (DW 12404)  
**Grafisches Konzept**  
Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at  
**Layout & Infografik**  
Michael Haderer  
**Coverfoto**  
pixabay/Rudi&Peter Skitterians  
**Druck**  
gugler GmbH  
Auf der Schön 2  
A-3390 Melk/Donau  
**ISSN 1028-4664**

Die in **Wirtschaft & Umwelt** veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder.



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens gugler\*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at



Höchster Standard für Ökoeffektivität. Cradle to Cradle™ zertifizierte Druckprodukte innovated by gugler.\*



Bitte sammeln Sie Altpapier für das Recycling.



## Inhalt

### Schwerpunkt

#### Raum für ein gutes Leben

Aus der (T)Raum – Die österreichische Raumordnung im Überblick  
**Seite 10**

#### Planungsraum

Ist die räumliche Entwicklung am Limit?  
**Seite 14**

#### Raum- und Wohnungsnot

Ballungszentren stehen unter Druck.  
**Seite 18**

### Betrieb

#### Wr. Neudorf IZ Süd als Beispiel

Wie erreichbar sind Industrie- u. Gewerbezentren abseits der Innenstädte.  
**Seite 22**

### Leben

#### Von A bis Z betrachtet

Wie soll Arbeit in Zukunft aussehen?  
**Seite 26**

### Politik

#### Emissionsstrategien

CO<sub>2</sub>-Handel zum Schutz der Industrie – aber zu welchem Preis?  
**Seite 28**

### AK-Studie

#### AK-Wohlstandsbericht 2019

Beschäftigung & Klimaschutz im Fokus.  
**Seite 34**

#### Rubriken

Nachrichten	<b>04</b>
Kommentar	<b>05</b>
EU, Europa und die Welt	<b>06</b>
Vor 15 und 30 Jahren	<b>08</b>
Aktuelles Interview	<b>09</b>
Aktion	<b>31</b>
Kontroverse	<b>32</b>
Medien	<b>33</b>



#### Editorial

## Verräumt, verplant, versäumt

Der Raum, den wir zum Leben brauchen, ist ganz konkret. Wir brauchen Raum zum Wohnen, zum Arbeiten, für Erholung, für Kommunikation, für Mobilität, für Bildung, für Kunst und Kultur, für Landwirtschaft, öffentlichen Raum und nicht zu vergessen persönlichen Freiraum. Aber auch die Natur braucht Raum, Tiere und Pflanzen müssen sich in ihrem eigenen Lebensraum entfalten können. Damit sich die verschiedenen Nutzungsarten nicht in die Quere kommen, gibt es Regeln.

Die Aufgabe der Raumordnung ist es, zwischen den Raumansprüchen von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt einen Ausgleich herbeizuführen. Denn Raum zum Leben ist ein knappes, klar beschränktes Gut. Das merkt man spätestens dann, wenn Wohnraum immer teurer wird. Oder dann, wenn ein neues Gewerbegebiet, ein neuer Staudamm oder eine neue Straße im Widerspruch zum Naturschutz stehen, mehr Verkehr und damit CO<sub>2</sub> oder mehr Lärm verursachen. Wir haben in Österreich eine zersplitterte und gleichzeitig stark hierarchische Struktur der Raumordnung. Die zentrale Planungseinheit sind die Gemeinden mit ihren Flächenwidmungen und Bebauungsplänen, die Gesetzgebung liegt bei den Ländern, der Bund ist für wichtige Fachplanungen im Bereich der Infrastruktur (Straße, Schiene, Energie) zuständig. Eine koordinierte Bundesraumordnung oder eine Rahmenkompetenz für den Bund gibt es nicht.

Schon mehrere Bundesregierungen haben sich vorgenommen, das zu ändern, bisher ohne Erfolg. Daher läuft in Österreich viel nach dem Vogel-Strauß-Prinzip. Die Verantwortung für einen nachhaltigen Umgang mit knappen Flächen wird auf andere verschoben, die Folgen der Zersiedlung sollen andere tragen. Dass das aber insgesamt zu immer höheren Kosten für die SteuerzahlerInnen, etwa bei der öffentlichen Verkehrserschließung, zu einer immer größeren Umwelt- und Klimabelastung und letztlich zu weniger Lebensqualität führt, wird oft übersehen. Wenn wir Raum für ein gutes Leben für alle wollen – auch für künftige Generationen – dann müssen die bisherigen Versäumnisse der Raumordnung beiseite geräumt werden.

**Sylvia Leodolter**

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien



# Nachrichten

## ENTSCHLIESSUNG

### EU Parlament gegen Patente auf Pflanzen und Tiere

Das Europäische Parlament (EP) hat sich wiederholt gegen die Patentierung von Pflanzen und Tieren ausgesprochen, auch wenn sie mit natürlichen Verfahren wie Kreuzung oder Selektion gezüchtet wurden. Ein aktueller Entschließungsantrag dazu wurde am 19. September im EP angenommen. Die EU-Abgeordneten befürchten, dass die Patentierung natürlicher Pflanzenarten dazu führen würde, dass einige wenige multinationale Unternehmen ein Monopol auf Pflanzenzuchtmaterial hätten. Der Verlust an genetischer Vielfalt könnte die Lebensmittelsicherheit gefährden und zu steigenden Preisen führen. Anlass war die Entscheidung des Europäischen Patentamts (EPA), Patente für eine Tomate mit wenig Wassergehalt und einen Brokkoli mit „Anti-Krebs-Substanzen“ zu

erteilen. Beide Pflanzen waren ohne Gentechnik gezüchtet worden. Auch NGOs wie „Kein Patent auf Leben“ erheben seit Jahren Einspruch gegen derartige Patente. **SI**

## WHO WARNT

### Ungesunde Luft in Europa

Trotz leichter Fortschritte im Kampf gegen Luftverschmutzung sterben in der EU noch immer rund 450.000 Menschen vorzeitig durch Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) und in geringerem Maße an Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Ozon (O<sub>3</sub>). Das geht aus dem neuesten Bericht über die Luftqualität in Europa von der Europäischen Umweltagentur (EUA) hervor. Besonders Menschen in städtischen Ballungsräumen sind Konzentrationen ausgesetzt, die die Referenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für gesundheitlich unbedenkliche Umgebungsluft überschreiten. Für Österreich weist der Bericht



Biodiversität: 78% weniger Insektenvielfalt im Grünland.

5300 vorzeitige Todesfälle bei PM<sub>2,5</sub> auf. Bei NO<sub>2</sub> und O<sub>3</sub> sind es jeweils 1000 bzw. 270. Link: [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu) **FG**

## LUFTREINHALTUNG INTERNATIONAL

### Göteborg-Protokoll in Kraft

Das Genfer Luftreinhalteabkommen der Vereinten Nationen (UN) feiert einen Meilenstein gegen die Luftverschmutzung. Am 9. Oktober 2019 ist das sogenannte „Göteborg-Protokoll“ in Kraft getreten. Insgesamt 18 der 51 Unterzeichnerstaaten (USA, Kanada, Nachfolgestaaten der UdSSR, EU und europäische Staaten) haben die verbindlichen Ziele gegen die Luftverschmutzung ratifiziert. Demnach dürfen Höchstmengen bei Luftschadstoffen bis 2020 und darüber hinaus nicht überschritten werden. Erstmals sind Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) und klimaschädliche Rußpartikel inkludiert. Die EU setzt diese Bestimmungen durch eine eigene EU-Richtlinie um. Sie erspart sich dadurch laut UN-Sekretariat

in Genf Gesundheitskosten (v.a. verlorene Arbeitstage und Lebenserwartung) in der Höhe von 2,5 bis 7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. **FG**

## LANDWIRTSCHAFT IN VERDACHT

### Massive Verluste bei Insekten

Seit längerem wird beobachtet, dass die Zahl der Insekten zurückgeht, doch systematische wissenschaftliche Untersuchungen gibt es bisher kaum. Ende Oktober erschien in der Wissenschaftszeitschrift Nature eine Auswertung von Insektenzählungen an 290 Standorten (150 im Grünland, 140 im Wald) in drei verschiedenen Regionen Deutschlands über zehn Jahre. Die Ergebnisse sind teils dramatisch. So ging die Zahl der Arten von 2008 bis 2017 um etwa ein Drittel zurück (34 Prozent im Grünland, 36 Prozent an Waldstandorten). An Grünlandstandorten nahm die Populationsdichte im Schnitt sogar um 78 Prozent ab. Wenig

## ZIELVERFEHLUNG BEIM KLIMA

### NGO-Klage wegen zu hoher Treibhausgas-Emissionen

Österreich muss die Emissionen an Treibhausgasen, die nicht vom EU Emissionshandel erfasst werden, durch nationale Maßnahmen verringern. Welcher Reduktionspfad dabei einzuhalten ist, steht im Klimaschutzgesetz (KSG). Im Jahr 2017 lagen die Emissionen aber deutlich über dem zulässigen Zielwert. Nach dem KSG müssten in diesem Fall Bund und Länder über die Stärkung bestehender oder Einführung zusätzlicher Maßnahmen verhandeln und diese Verhandlungen nach sechs Monaten abschließen. Obwohl die Überschreitung schon seit Jänner 2019 aktenkundig ist, gibt es bisher kein Ergebnis. Gegen diese Untätigkeit wollen die NGOs Greenpeace und Ökobüro nun vorgehen. In einem ersten Schritt stellen sie einen Antrag an die zuständigen BundesministerInnen. Wenn diese dem Antrag nicht nachkommen, wollen die NGOs vor Gericht ziehen. Das BMNT steht hingegen auf dem Standpunkt, dass die Sechsmonatsfrist erst zu laufen beginne, wenn eine entsprechende Evaluierung abgeschlossen ist. **CS**

überraschend: Es sind vor allem seltene Arten vom Aussterben bedroht. Dabei spielt die lokale Landnutzung wenig Rolle, die Ursachen für die Verluste sind vielmehr großräumig und im Grünland ist die Landwirtschaft der wesentliche Treiber. **CS**

#### GRUNDWASSERSCHUTZ

### Richtungsweisendes EuGH-Urteil

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat Anfang Oktober richtungsweisend zum Schutz Betroffener vor zu hohen Nitratreinträgen im Grundwasser entschieden. Menschen, die ihr Trinkwasser aus Hausbrunnen beziehen, öffentliche Wasserversorger und Gemeinden können künftig mehr Maßnahmen in der Landwirtschaft einfordern, wenn die Nitratwerte den gesetzlichen Grenzwert von 50 mg/l Nitrat übersteigen. Betroffene können vom zuständigen Bundesministerium verlangen, das bestehendes Aktionsprogramm Nitrat nachzubessern, solange der Nitratgehalt im Grundwasser 50 mg/l überschreitet oder zu überschreiten droht. Mit diesem Urteil stärkt der EuGH die Rechte aller, die mit zu hohen Nitratwerten zu

kämpfen haben. Der Wirkstoff Nitrat ist unverzichtbar in der Landwirtschaft. Gleichzeitig bedeutet ein Zuviel davon, Risiken für die menschliche Gesundheit, vor allem bei Säuglingen und Kleinkindern. **SI**

#### BRASILIEN

### Gentechnik-Mücken außer Kontrolle

Nach aktuellen Forschungsergebnissen haben Freisetzungsversuche mit Gentechnik-Mücken der Firma Oxitec (Intrexon) in Brasilien dazu geführt, dass sich diese unkontrolliert in der Umwelt ausbreiten. Die Ägyptischen Tigermücken sind gentechnisch so verändert, dass ihre Nachkommen nicht lebensfähig sind. Nach ihrer Freisetzung sollten sich diese mit wildlebenden Mücken der selben Art paaren, die gefährliche Krankheiten wie Dengue-Fieber übertragen. Auf diese Weise sollte die natürliche Mückenpopulation dezimiert werden. Doch die Untersuchung zeigt, dass viele Nachkommen der Gentechnik-Mücken überlebt haben und sich weiter ausbreiten. In den betroffenen Regionen weisen 10 bis 60 Prozent der Mücken Teile des Erbgutes der freigesetzten Mü-

#### KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



#### Kommentar

## Die CO<sub>2</sub>-Steuer ist kein Allheilmittel

Politische Debatten im Wahlkampf werden immer zugespitzt geführt. Aber die Diskussion über die CO<sub>2</sub>-Steuer hat das normale Maß eindeutig überschritten. Von diversen ExpertInnen und PolitikerInnen wurde sie praktisch zum Allheilmittel gegen die Klimakrise erhoben. So als ob es keine anderen Lösungsansätze und Instrumente mehr geben würde. Als Argument wird zumeist auf Schweden verwiesen, das schon Anfang der 1990-er Jahre eine CO<sub>2</sub>-Steuer eingeführt hat. Der Liter Diesel wird in Schweden aber nur um 10 Cent höher besteuert als in Österreich. Wenn man dann noch bedenkt, dass vielfach die Alternativen zum Auto fehlen (insbesondere zumutbare Öffis), dann verschwinden die ökologischen Lenkungseffekte einer solchen Steuer schnell im Traumland der ökonomischen Theorie. Übrig bleibt die steuerliche Belastung, von der alle wissen, dass sie die Gering- und MittelverdienerInnen am härtesten treffen würde, weil dort der Konsumanteil an verfügbarem Einkommen am höchsten ist. Die präsentierte Lösung ist hier eine Rückerstattung der Steuereinnahmen an die Bevölkerung, auch Ökobonus genannt. Tatsächlich zeigen Studien, dass bei richtiger Ausgestaltung die unteren Einkommensschichten im Durchschnitt sogar profitieren. Das Zauberwort heißt „im Durchschnitt“, denn tatsächlich gibt es auch viele Gering- und MittelverdienerInnen, die z.B. als PendlerInnen, einen überproportionalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursachen und damit trotz Ökobonus verlieren. Die Berechnungen des Budgetdienstes zeigen, dass etwa 1/3 der Gering- und MittelverdienerInnen durch eine CO<sub>2</sub>-Steuer jedenfalls verlieren würden – Ökobonus hin oder her. Diese unangenehmen Tatsachen sind wichtig, denn sie zeigen, dass die CO<sub>2</sub>-Steuer eben keine eierlegende Wollmilchsau ist. Gleichzeitig ermöglichen sie aber eine ehrliche Debatte über notwendige Maßnahmen zur Lösung der Klimakrise. Denn niemand wird bestreiten, dass erheblicher Handlungsbedarf besteht. Und niemand wird bestreiten, dass auch Ökosteuern Teil eines Gesamtpakets sein müssen – und zwar dann, wenn sie ökologisch treffsicher und sozial gerecht sind.

\*Dominik Bernhofer ist Ökonom und Leiter der Abteilung Steuerrecht in der AK Wien.

## Nachrichten



### Stopp für Schiefergas

Die Regierung in Großbritannien (UK) hat Anfang November ein Moratorium für die Förderung von Schiefergas durch hydraulischen Aufbruch – kurz „Fracking“ – in England beschlossen. Die Entscheidung fiel nach einem Bericht der „Oil and Gas Authority“, der zum Schluss kommt, dass eine verlässliche Voraussage der Erdbebenwahrscheinlichkeit in Folge des Fracking nicht möglich sei. Im Sommer waren die Arbeiten an der einzigen Fracking-Bohrung in Großbritannien nach einem Mikroerdbeben eingestellt worden. Umweltschützer feiern das Moratorium als Erfolg. Es gibt aber auch Stimmen, die dahinter nur Wahlkampfaktik vermuten, mit der die Tories bei der kommenden Parlamentswahl Stimmen der mehrheitlich gegen Fracking eingestellten Bevölkerung gewinnen wollen.

### Bio-Weine aus Bordeaux

Der Klimawandel und die wachsende Skepsis gegenüber Pflanzenschutzmitteln führen zu einer Veränderung im Weinbau in Bordeaux. Die Zukunft gehört den

Sorten, die mit weniger Regen und höheren Temperaturen zurecht kommen. Sie brauchen aber auch weniger Pflanzenschutzmittel. Die Folge: Eine wachsende Zahl von Weingütern produziert nach biologischen Kriterien, ohne die hohen Qualitätsansprüche an die Weine aufzugeben, wie das Nachrichtenportal Euractiv berichtet.

### Auf der langen Bank

Die ICAO, die UNO-Organisation für Zivilluftfahrt, tagt alle drei Jahre, zuletzt wieder Anfang Oktober 2019. Ihr erstes Ziel ist weiterhin das „sichere und geordnete Wachstum des weltweiten Flugverkehrs“; Ziele in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz sucht man in ihrem Statut vergebens. Es ist daher nur folgerichtig, dass sich die ICAO bemüht, jeden Versuch der Beschränkung oder Besteuerung des Flugverkehrs abzuwehren. So beschloss die Generalversammlung, dass es keine Mechanismen zur Emissionsbeschränkung außer das von der ICAO eingerichtete System der CO<sub>2</sub>-Kompensation (CORSIA) geben solle, ein System, das von Umwelt-NGOs als wirkungslos kritisiert wird. Insbesondere

die Delegierten der EU-Staaten wurden nun von NGOs kritisiert, weil sie keinen Vorbehalt gegen diesen Beschluss vorbrachten. Die Resolution erschwert die Einbeziehung der Luftfahrt in den EU Emissionshandel, der eher geeignet ist, die Emissionen des Flugverkehrs zu verringern.

### Beschränkung von Mikroplastik

Die Europäische Chemikalienagentur (ECHA) arbeitet derzeit an einem Vorschlag für eine Beschränkung von Mikroplastik. Dabei geht es um winzige Kunststoffteilchen, die Produkten absichtlich zugesetzt werden, wie etwa in Kosmetika oder Waschmitteln. Die größte Menge stammt aus dem Einsatz von Düngemitteln zur kontrollierten Nährstoffabgabe. Mikroplastik ist sehr schlecht abbaubar und findet sich mittlerweile praktisch überall in der Umwelt. Die ECHA geht davon aus, dass der Beschränkungsvorschlag bei Verabschiedung in seiner jetzigen Form die Belastung der Umwelt mit Mikrokunststoffen über einen Zeitraum von 20 Jahren um etwa 400 000 Tonnen verringern kann.

cken auf, es breitete sich sogar in benachbarten Regionen aus. Die langfristigen Folgen derartiger Versuche wären nicht abschätzbar und unerwartete Auswirkungen könnten die Ökosysteme erheblich stören. Daher schlägt Testbiotech, ein unabhängiges Forschungsinstitut vor, neue Kriterien für die Sicherheitsbewertung von Gentechnik-Versuchen einzuführen. **SI**

### NEUE WEGE

## 30 Plastikflaschen für ein U-Bahnticket

Im Kampf gegen die wachsenden Berge von Einwegflaschen setzt nun auch die römische Stadtregierung auf kreative Ideen, um ihre Bevölkerung zu mehr Recycling zu bewegen. In drei Metro-Stationen wurden Automaten für PET-Flaschen aufgestellt. Pro Plastikflasche erhält man mittels App fünf Cent Rabatt auf ein U-Bahn- oder Busticket. Für 30 Plastikflaschen gibt es ein Ticket für eine einfache Fahrt. Ein ähnliches System hatte Istanbul bereits im vergangenen Jahr eingeführt, um seine BewohnerInnen für Recycling zu sensibilisieren. Man setzt auf Automaten, die Busfahrkarten im Tausch gegen Kunststoffflaschen anbieten. In Surabaya, der zweitgrößten Stadt Indonesiens, bekommt man für zehn gebrauchte Plastikbecher oder fünf Plastikflaschen ein Busticket für zwei Stunden. Allein Surabaya produziert täglich unvorstellbare 400 Tonnen an Plastikmüll. **DA**

### NEUBEWERTUNG

## Umwelt und Lebensqualität wichtiger als BIP

Schottland, Island und Neuseeland bewerten jetzt Umwelt und Lebensqualität höher als das BIP. Gerechte Einkommen, zufriedene Menschen, eine intakte





## Lebensqualität bedeutet nicht für alle das selbe.

Umwelt und gesunde Kinder sind das Ziel. Nicht mehr alleine das BIP (Bruttoinlandsprodukt) ist maßgeblich. Es sagt nämlich nichts über die Lebensqualität oder die ökologischen Folgen des Wachstums aus. Dennoch wird es meist als zentrales Kriterium für den Erfolg eines Landes herangezogen. Wie absurd dies ist, zeigt, dass sich ein hoher Zigaretten- und Alkoholkonsum positiv, die Benützung des öffentlichen Verkehrs negativ auf das BIP auswirken. Unbezahlte oder ehrenamtliche Arbeit findet sich nicht in der Berechnung. Die Präsidentinnen der drei Länder wollen das ändern und gründeten „Wellbeing Economy Governments“ (WeGo). **DA**

### EU-WIDRIG?

## Standort-Entwicklungsgesetz

In ihrer Mitteilung vom Oktober hat die Europäische Kommission bekanntgegeben, dass sie das am 1. 1. 2019 in Kraft getretene Standortentwicklungsgesetz für nicht im Einklang mit den Vorgaben der EU-Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie hält. Dem Vernehmen nach beziehen sich die Bedenken genau auf diejenigen zentralen Bestimmungen,

von denen sich Bundesministerin Schramböck damals besonders die Beschleunigung der erstinstanzlichen Verfahren erwartet hat. Konkret sollen die verstärkte Pflicht der Behörde zur Genehmigung sowie die verschuldensunabhängige Säumnisbeschwerde betroffen sein.

Das wahre Problem des Gesetzes ist, dass es nicht angewendet wird. Keiner der großen Betreiber (ASFINAG, Verbund, ÖBB, VIE), die seinerzeit das Vor-

haben so bejubelt haben, hat bisher beantragt, dass das Gesetz auf seine Projekte angewendet wird. **HO**

### PFANDSYSTEM

## Mehrweg in Österreich aktuell

Egger Getränke will Anfang 2020 eine neue Glasabfüllanlage in Betrieb nehmen. Mit 25 Mio. Euro handelt es sich um die zweitgrößte Investition in der Firmengeschichte. Zum Marken- und Produktportfolio des erfolgreichen Familienunternehmens gehören die Privatbrauerei Egger und Radlberger Limonaden. „Unsere Familie möchte einen Beitrag für ein breiteres Angebot an Getränkegebinden leisten. Bis 2025 planen wir, 30 Prozent unserer eigenen alkoholfreien Marken in Glas-Mehrweggebinden zu verkaufen“, so Kathrin Golger, Eigentümervertreterin der Tiroler Familie.

Der Schritt und die Ankündigung sind schon bemerkenswert und lassen hoffen, dass es endlich über das selbstgesteckte Ziel

der Sozialpartnerempfehlung Mehrweg, die Mehrweg-Quote in Österreich konstant bei 22,1 Prozent zu halten, hinausgeht. **HO**

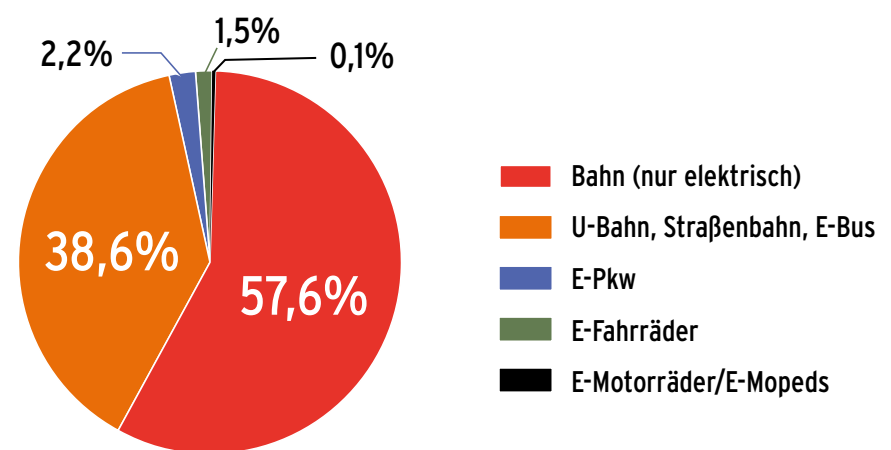
### LÄRM

## Noise-Country-Factsheets 2018

Im Vergleich zu Deutschland und der Schweiz, die über ein ähnlich dichtes Schienennetz verfügen, fällt auf, dass die Anzahl der Schienenlärm-betroffenen in Österreich deutlich höher liegt. Und das obwohl die Zahlen für 2018 gegenüber 2013 fast um die Hälfte abgenommen haben. Die Europäische Umweltagentur (EEA) erstellt aus den Meldungen gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie länderweise Faktenblätter. Die für 2018 bewerten die gesundheitlichen Folgen von Umgebungslärm anhand der 2018 veröffentlichten WHO-Leitlinien für Umgebungslärm. So werden Lärmbelästigung, gestörter Schlaf, ischämische Herzerkrankungen, kognitive Beeinträchtigungen von Kindern

### WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

## E-Mobilität ist vor allem öffentlicher Verkehr



Wer von Elektromobilität spricht, meint damit meistens E-Autos. Die Fakten zeigen aber ein anderes Bild. Von den beinahe 20 Milliarden Personenkilometern, die 2018 in Österreich elektrisch zurückgelegt wurden, entfielen 96 Prozent auf den öffentli-

chen Verkehr. Kein Wunder, handelt es sich dabei doch um eine seit vielen Jahrzehnten erprobte und ausgereifte Technologie. Der Anteil der E-Pkw betrug lediglich 2,2 Prozent und liegt damit nur unwesentlich höher als jener von E-Bikes. **HH**

QUELLE: VÖÖ 2019, UMWELTBUNDESAMT 2019

## Nachrichten



VOR 30 JAHREN

### Wasserstoff- revolution

**Wirtschaft und Umwelt 4/1989: Wasserstoff als Hauptquelle der künftigen Energieversorgung?**

„Wasserstoff, der mit Hilfe solaren Stroms oder eines Tages vielleicht auch mit Hilfe der Photosynthese erzeugt wird, ist gespeicherte Sonnenenergie. [...] Solarer Wasserstoff eröffnet uns die stete Verfügbarkeit und universelle Verwendung der Sonnenenergie. Mit diesem Energiepotential kann der gesamte Energiebedarf auch einer wachsenden Weltbevölkerung befriedigt werden. Es versetzt uns in die Lage, auf Kernkraft, Öl- und Kohleverbrennung in absehbarer Zeit zu verzichten. [...] Entscheidend ist dabei, mit welcher Energie die Produktion betrieben wird. Wenn er also bei der Massenproduktion mit Strom aus Kernkraft, Kohle- oder Gaskraftwerken gewonnen würde, wäre das ökologischer Selbstbetrug. [...] Nur wenn Wasserstoff mit Hilfe einer regenerativen Energie produziert wird, deren Einsatz keine Umweltschäden hervorruft und die als Rohstoff kostenlos und unbegrenzt vorhanden ist, kann man von einer ‚Energierévolution‘ sprechen.“

VOR 15 JAHREN

### Mehrweg auf Talfahrt

**Wirtschaft und Umwelt 4/2004: Ohne verbindliche Vorgaben bestimmt allein die Marktmacht des Handels.**

„Getränkeverpackungen machen derzeit die Hälfte der anfallenden Verpackungsabfälle aus – Tendenz steigend. Mehrweg hat insgesamt zwischen 1997 und 2003 von rund 69 auf 48 Prozent abgenommen – Tendenz weiter sinkend. Die neue Agenda enthält nun zwar Globalziele, macht aber den Einzelhandelsunternehmen selbst keine verbindlichen Vorgaben. Die AK fordert verbindliche Regeln zum Schutz von Mehrwegsystemen in der kommenden Verpackungsverordnungsnovelle und kritisiert: ‚Die freiwillige Vereinbarung ist nur ein Freibrief für den Einzelhandel an der bisherigen Strategie festzuhalten.‘ [...] Die großen Handelsketten bestimmen auf Grund ihrer Marktmacht sowohl die Angebotspalette an Getränkegebinden als auch die Preise. Die AK befürchtet, dass auf Grund des steigenden Mülls bei den Einwegflaschen die Kosten für die Konsumenten mittelfristig um weitere 10 bis 15 Prozent steigen werden.“



Getränke in Mehrwegflaschen - die sinnvolle Lösung.

und vorzeitige Todesfälle betrachtet. Die EEA kümmert sich da nicht um national praktizierte Grenzwerte sondern betrachtet einfach die Betroffenen ab 55 db Lden bzw. 50 Lnicht (<https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets>).

HO

### EFFEKTIVITÄT & EFFIZIENZ

#### Studie Einwegpfand

Ende Juli hat das BMNT die Studie „Möglichkeiten zur Umsetzung der EU-Vorgaben betreffend Getränkegebinde, Pfandsystem und Mehrweg“ beauftragt und einen Beirat unter Beteiligung der Sozialpartner eingerichtet. Hintergrund sind die hohen getrennten Sammelquoten (2025 77 Prozent, 2029 90 Prozent der Single-Use-Plastic-Richtlinie für Einweg-Getränkeflaschen aus Kunststoff.

Die Studie soll die operativen Optionen für diese Quoten erheben und prüfen. Die Überlegungen sollen auf den Erfahrungen in anderen Ländern aufbauen und die in Österreich vorhandene Organisation und Struktur der getrennten Sammlung von Verpackungsabfällen sinnvoll mit nutzen. Als eine Möglichkeit sind jedenfalls die

verschiedenen Elemente eines möglichen Einweg-Pfandsystems zu beschreiben und hinsichtlich Effektivität und Effizienz zu beurteilen. Ergänzend sind Konzepte zur Erhöhung bzw. Erhaltung des Mehrweganteils von Getränkeverpackungen zu entwickeln. HO

### KREISLAUFWIRTSCHAFT

#### Circular Economy und Klimaschutz

Die neue Verpackungsrecyclingziele der EU erfordern massives Umdenken, hat Michael Wiener, Vorstand des deutschen Verpackungssammelsystems DSD, kürzlich eingemahnt. Er sparte nicht mit Selbstkritik an der bisherigen Praxis. Dass Inverkehrsetzer ihre Lizenzgebühren zahlen und sonst business-as-usual machen, wird nicht mehr reichen. Es brauche eine „Extended Producer Responsibility 2.0“: Hersteller müssen sich auch um den Einsatz des gewonnenen Recyclats kümmern.

Während die Produktionskapazität der EU-Plastikindustrie 60 Mio. Tonnen beträgt, werden nur rund 3 Mio. Tonnen Recyclat eingesetzt. Vom freiwillig zugesagten Ziel der Europäischen Unternehmen von 10 Mio. Ton-



nen für 2025 ist man noch weit entfernt. Wiener kritisierte auch die einseitige Fokussierung der Klimapolitik auf die Erneuerbaren Energien. **HO**

#### **OBSOLESZENZ**

### **Produktlebensdauer verlängern**

Die Verlängerung der Produktnutzungs- und -lebensdauer ist ein zentrales Ziel der Produktpolitik. Die ökologischen Vorteile sind erwiesen. Zur Umsetzung dieses Zieles bedarf es auch des Wissens und der Mitarbeit der Verbraucherinnen und Verbraucher. Im Rahmen eines Vorhabens in Zusammenarbeit mit der VERBRAUCHER INITIATIVE e. V., Berlin wurden verschiedene Formate zur Verbrauchersensibilisierung für das Thema Nutzungs- und Lebensdauer von Produkten erstellt. Diese informieren über Verbraucherrechte bei auftretenden Mängeln, bieten Hilfestellungen bei der Kaufentscheidung und zeigen Möglichkeiten zur Verlängerung der Produktnutzungs- und -lebensdauer, durch Gebrauchtwarenmarkt, Repair Cafés und deren rechtliche Besonderheiten auf. Download unter [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) **HO**

#### **AUSZUG AUS DEN ANTWORTEN AUF DEN FRAGENKATALOG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS**

## **GREEN DEAL - DAS „MARKENZEICHEN“ EUROPAS**

**Frans Timmermans, designierter erster Vizepräsident der Europäischen Kommission, hat vor seinem Hearing im EU-Parlament einen umfassenden Fragenkatalog beantwortet. Wir bringen Auszüge zu zentralen Aspekten des geplanten European Green Deal.**

### **Wie wird mit dem Klimagesetz der EU über das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 hinaus sichergestellt, dass sämtliche sektorspezifischen Rechtsvorschriften mit dem langfristigen Ziel in Einklang gebracht werden?**

Mit dem neuen EU-Klimagesetz, das wir als Teil des europäischen Grünen Deals innerhalb der ersten 100 Tage unserer Amtszeit vorlegen wollen, möchten wir die Art und Weise ändern, wie wir Politik gestalten und unsere Gesellschaften organisieren. Ich werde ein Klimagesetz vorschlagen, das das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 rechtsverbindlich macht, das aber vor allem langfristig den Weg dafür weist, wie dieses Ziel mithilfe aller Politikbereiche verwirklicht werden kann. Der europäische Grüne Deal gibt das Ziel vor, Klimaneutralität bis 2050 zu einem Thema aller Bereiche der EU-Politik zu machen. Er verpflichtet uns zu einem fairen und gerechten Übergang, auch durch die wirksame Verwendung der EU-Haushaltsmittel, und betont die Notwendigkeit, dass alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft gemeinsame Anstrengungen unternehmen. Darüber hinaus sieht er vor, dass wir zum Schutz der Menschen und des Planeten die Klimaresilienz und die Anpassung an den Klimawandel verstärken müssen.

### **Was gedenken Sie zu tun, um einen fairen Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft sicherzustellen?**

Die neue Kommission muss zusätzlich zu den bestehenden Instrumenten einen Fonds für einen fairen Übergang einrichten. Dieser Fonds wird die bisherigen Instrumente ergänzen; er ist auf die sozialen Folgen des Übergangs ausgerichtet und soll den am stärksten betroffenen Regionen helfen, die Diversifizierung und Moder-

nisierung der Wirtschaft zu unterstützen. Er wird namentlich dazu beitragen, die Lücke zu schließen, die zwischen den vorhandenen Fertigkeiten der regionalen Arbeitskräfte und den Fertigkeiten besteht, die in Wachstumsbranchen und in im Umbruch befindlichen Branchen verlangt werden. Der Fonds sollte ein starkes Instrument sein, das die Menschen und Gemeinschaften wirksam unterstützt, die die Umwandlung zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft besonders hart trifft, wie Menschen in Industrieregionen sowie in kohle- und energieintensiven Regionen.

### **Welche konkrete Rolle sehen Sie für ein CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem oder eine vergleichbare Maßnahme im Sinne der politischen Leitlinien?**

Die Tatsache, dass nicht überall in der Welt gleiche Ausgangsbedingungen für die Klimapolitik herrschen, insbesondere in Bezug auf die Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, kann zu einem Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Durch den Übergang zu einer klimaneutralen EU wird das Problem der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen wichtiger denn je. Deswegen beabsichtigen wir, eine CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssteuer vorzuschlagen, die vollständig mit den WTO-Regeln vereinbar sein soll. Es gibt mehrere Möglichkeiten, eine CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssteuer zu gestalten und umzusetzen. Ich werde unverzüglich unsere Arbeiten an der entsprechenden Analyse intensivieren, um dasjenige Modell zu ermitteln, das unserem Bedarf am ehesten entspricht. Ich werde dafür sorgen, dass die Kommission bei der Ausarbeitung ihres Vorschlags die einzelnen Optionen sorgfältig prüft, und ich werde in dieser Angelegenheit sehr eng mit dem Europäischen Parlament zusammenarbeiten.



**Frans Timmermans:** Seit 2014 Erster Vizepräsident der Europäischen Kommission, zuständig für bessere Rechtsetzung, interinstitutionelle Beziehungen, Rechtsstaatlichkeit und die Grundrechtecharta. Als designierter erster Vizepräsident verantwortlich für den „European Green Deal“.

# Aus der Raum!

Die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der letzten Jahrzehnte führen zu einem enormen Druck auf den Raum. Höchste Zeit, dass die bisherigen, zögerlichen Antworten der Raumordnungspolitik einem aktiven Gestalten weichen. VON GREGOR LAHOUNIK\*

## Raumordnung

Wie gelingt eine sinnvolle Bebauung?

S. 14

## Stadtflucht

Leistbarer Wohnraum als Prämisse.

S. 18

**W**o und wie teuer soll man wohnen? Wie viel Nahrungsmittel sollen vor Ort produziert werden und wie viel Platz brauchen Industrie und Gewerbe? All diese Fragen werden für jeden Standort maßgeblich in der Raumordnung entschieden. Der Raumordnung kommt daher, gewissermaßen als Produzent von Standortqualitäten, große Bedeutung zu. Die Anforderungen an den Raum sind dabei vielfältig und beinhalten Ver- und Entsorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Kanal usw.), Freizeit, Verkehr, Bildung, Gesundheit, Land- und Forstwirtschaft, Bergbau, Wohnen und Arbeit. Die Raumplanung

hat zwischen diesen Interessen einen sektorübergreifenden Ausgleich zu schaffen. Der Spagat zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Ressourcenschonung ist dabei nicht immer zufriedenstellend zu meistern.

## Zuviel ist nicht genug

Die Raumordnung ist in den letzten Jahrzehnten dadurch geprägt, dass die Agglomerationen und dabei ganz besonders das Stadtumland, der sogenannte Speckgürtel, eine dynamische Entwicklung erfahren. Diesem Zuwachs steht ein Bevölkerungsrückgang in den strukturschwachen Gebieten und den



\*Gregor Lahounik ist Raumplaner und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Geht der Wirt, dann stirbt das Dorf.

Randlagen gegenüber. Überforderte Städte stehen dabei ebenso überforderten Gemeinden gegenüber. Die Städte schaffen es vielfach nicht, das enorme Wachstum durch Wohnungsneubau, Baulandmobilisierung, Umgestaltung des öffentlichen Raumes, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Qualitäts- und Quantitätssteigerung bei der Grünraumversorgung, Zurückdrängung der flächenfressenden Pkw, in den Griff zu bekommen, und so leistbare Lebensbedingungen für alle zu schaffen. Gemeinden in Randlagen wiederum müssen fast ohnmächtig zusehen, wie die – vornehmlich weibliche

– Jugend die Region verlässt und die Bevölkerung schrumpft. Reagiert wird darauf vielfach mit der Ausweisung von noch mehr Bauland. Jedes Potenzial für neue EinwohnerInnen muss, geht es nach den Abwanderungsgemeinden, genutzt werden.

In Österreich zeigt sich allgemein eine starke Verschiebung von Landwirtschaftsflächen hin zu Bau- und Verkehrsflächen. Letztere sind zwischen 2009 und 2012 um 10% gestiegen. Im gleichen Zeitraum wuchs die Bevölkerung, so das Umweltbundesamt im zehnten Umweltkontrollbericht, um gerade einmal 1,1%. Dies ist inso- →

#### KURZGEFASST

Seit Jahrzehnten gibt es auf allen Ebenen ein klares Bekenntnis zu den immer gleichen Handlungsempfehlungen in der Raumordnung: Verdichtung, qualitativer öffentlicher Raum und Ressourcenschonung. Ebenso lange werden sie schlicht ignoriert, ein fataler Teufelskreis der eigentlich durch einfache Maßnahmen durchbrochen werden kann.

#### Publikation

„Stärkung von Orts- und Stadtkernen“  
unter [www.oerok.gv.at](http://www.oerok.gv.at)



## Schwerpunkt Raum für gutes Leben



Unbebaute Flächen werden Mangelware.

→ fern umso bemerkenswerter als in Österreich bereits jetzt ein bedeutender „Baulandüberhang“ besteht. Das sind jene Grundstücke, die zwar als Bauland gewidmet, aber nicht als solches genutzt werden. Sie werden gehortet oder dienen der Spekulation und stehen der Entlastung des Wohnungsmarktes nicht zur Verfügung. In Österreich trifft das auf rund ein Drittel des derzeit gewidmeten Baulandes zu. Auf diesen Flächen könnte man allerdings die Hälfte des derzeit bestehenden Gebäudebestandes noch einmal errichten. Das Verprassen von Lebensraum im Rahmen einer ungeordneten Raumentwicklung ist angesichts der Herausforderungen des Klimawandels, der Energie- und Verkehrswende und des demographischen Wandels kontraproduktiv.

### Wer macht eigentlich die Raumordnung?

Trotz der vergleichsweise geringen räumlichen Ausdehnung verfügt Österreich über hochkomplexe und

stark ausdifferenzierte Verfahren in der Raumordnung. Die örtliche Raumplanung gehört dabei gemäß der Bundesverfassung in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde. Die 2.100 Kommunen entscheiden in den Flächenwidmungsplänen, wo gebaut werden darf, wo Erholung stattfindet, wo Landwirtschaft betrieben und wo sich Betriebe ansiedeln können. Hintergrund dabei ist, dass die Körperschaften vor Ort über die lokalen Bedürfnisse der BewohnerInnen am besten Bescheid wissen.

Ganz alleine ist ihnen die Entscheidung, wie mit den Flächen umgegangen werden soll, nicht überlassen. Die Landesregierungen fungieren als Aufsichtsbehörde und sollen, aus einer Vogelperspektive, die überörtlichen Auswirkungen der Gemeindeentscheidungen prüfen, bewerten und gegebenenfalls Änderungen urgieren. Die Landtage beschließen dafür in den Raumordnungsgesetzen den rechtlichen Rahmen für die Länder und die

Gemeinden. Auch hier ist der Hintergrundgedanke, die Entscheidungen vor Ort zu fällen, um auf die Unterschiede in den einzelnen Bundesländern optimal reagieren zu können. So stellt beispielsweise die „Donauplatte“ in Wien mit ihren zahlreichen, mehrere hundert Meter hohen Gebäuden zweifelsfrei andere Anforderungen an notwendige Regelungen, als freistehende Gebäude im Grünland des Bregenzer Waldes. Bei übergreifenden Planungen, wie der Verkehrs-, Bildungs- und Gesundheitsinfrastruktur, die das Bundesland oder die gesamte Republik betreffen, werden die Planungen, in einer ebenfalls übergeordneten Ebene, von den jeweiligen Landesregierungen, Magistraten und Bundesministerien mit eigenen Fachplanungsabteilungen durchgeführt, untereinander abgestimmt und den Kommunen zur Verfügung gestellt. In der Theorie ist also Vorsorge dafür getroffen worden, den Raum nachhaltig, sektorspezifisch übergreifend zu gestalten.

### Was läuft schief?

Es ist richtig, dass die Entscheidungen über die mögliche Grundstücknutzung überwiegend in den Gemeinden getroffen werden. Ihnen alleine die Schuld an der gesamten Raummisere zu geben, ist allerdings unfair und auch sachlich nicht begründet. Tatsache ist, dass in vielen Gemeinden äußerst engagierte Personen agieren, denen das Wohl der Gemeinschaft am Herzen liegt. Zahlreiche Beispiele an positiven Entwicklungen im Bereich der Zent-

### Mehrwert durch klare Regeln

- Die Grundlinien der Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik müssen klar definiert und gesetzlich verankert werden
- Orientierung der Raumplanung an den Klimazielen
- Verpflichtende Abstimmung der Planungen von Bund, Ländern und Gemeinden
- Mehr Personal in den Fachbehörden als Voraussetzung für optimale, zukunftsweisende Entscheidungen

### Unser Standpunkt



## An der inflationär um sich greifenden Fruchfolge „Weizen, Mais, Bauland“ sind viele beteiligt.

rumsstärkung oder der Absicherung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge zeugen davon.

In manchen Bereichen der örtlichen Raumplanung wird die starke lokale Vernetzung der Entscheidungsträger allerdings zum Fluch, da die Entscheidungen oft (auch) mit Vermögensgewinnen (etwa bei Umwidmungen) verbunden sind. Über klare überregionale Festlegungen ist Distanz zu Anlassfällen sicher zu stellen und so der Druck von den lokalen Verwaltungen zu nehmen. So könnten Vorkaufs- oder Ankaufsrechte der Gemeinden, Anordnungen zur Reduzierung vom Baulandüberhang, Baugebote, Möglichkeiten zur Lockerung des Bestandschutzes oder auch die Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven überregional bzw. bundesweit getroffen werden. Viele Festlegungen, gerade jene mit überregionalen Auswirkungen, können auf der lokalen Ebene nicht in ihrer vollen Tragweite beurteilt werden, etwa Regelungen hinsichtlich der hochrangigen Verkehrsanbindungen oder jene des Platzbedarfs für den Hochwasserschutz im Allgemeinen.

Es sind also mehr Entscheidungen auf Regions-, Landes- oder Bundesebene zu treffen. Regelungsmodi dafür existieren zwar in vielen Landesraumordnungsgesetzen, nur wird in den Gesetzen (sehr bewusst) der Entscheidungsspielraum offengelassen. Auswirkung ist, dass die Aufsichtsbehörden oft sehr nachgiebig, auch gegenüber sehr ambitionierten Widmungen der Gemeinden, sind. Geprüft wird oft nur auf die Übereinstimmung mit den „weichen“ Landesgesetzen, eine (überregionale) Sinnhaftigkeitsprüfung kann so in vielen Fällen nicht ernsthaft stattfinden.

Gleiches gilt für Entscheidungen auf Bundesebene. Klare Grenzwerte, etwa

bei Lärm, Emissionen und Immissionen, die den Schutz der Bevölkerung und die Raumentwicklung bundesweit einheitlich garantieren, sind faktisch inexistent. Über das kürzlich beschlossene Standortentwicklungsgesetz, mit seiner einseitig an vermeintlichem Investoreninteresse ausgerichteten Stoßrichtung, wurden sogar gegenteilige Maßnahmen gesetzt. Statt einer breiten Beteiligung und Einbindung der örtlichen Ebene – auch als Möglichkeit für eine rasche Verfahrensabwicklung und hohe Identifikation mit den Maßnahmen – werden selektiv Einzelinteressen über die der Mehrheit gestellt und ein rücksichtsloses „Durchboxen“ der Interessen der Wirtschaftskammern und der Industriellenvereinigung unterstützt. Eine koordinierte, gerechte Planung ist so unmöglich.

### Alle Jahrzehnte wieder

Raumordnung ist extrem langlebig. Heute gesetzte Maßnahmen entfalten ihre Wirkung erst in einigen Jahrzehnten.

Umso bedauerlicher ist es, dass die heutigen Handlungsempfehlungen mit jenen übereinstimmen, die spätestens seit den 1980-er Jahren en vogue sind. Neben der Forcierung einer kompakten Siedlungsstruktur sind demnach polyzentrische Strukturen zur wohnortnahen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen zu schaffen. Demographisch stabile Klein- und Mittelzentren sollten als Träger der Daseinsvorsorge die ländlichen Räume stützen. Ein siedlungsferner Neubau ist zu vermeiden. Bund, Länder und Gemeinden haben eine aktive Boden- und Wohnbaupolitik zu betreiben, um steuernd auf die Verfügbarkeit von leistbarem Bauland und leistbarem Wohnraum einzuwirken.

Letztlich ist die Zersiedelung mit ihren Auswüchsen hinsichtlich induziertem Verkehr, Land- und Ressourcenverbrauch eine Frage der politischen Courage. So lange der freie Verkehr vor den Gesundheitsschutz und so lange der schrankenlose Flächenverbrauch vor eine ökologische und regionalwirtschaftlich sinnvolle Entwicklung gestellt wird, muss jegliche Nachhaltigkeitsstrategie scheitern. Denn will man wissen was einer verpflichtend nachhaltigen Raumordnung fehlt, ist die Antwort: ebendiese. □

### ZUPFLASTERN & ZERSIEDELN

## ENDLICHE WEITEN

Die gesamte Flächenneuinanspruchnahme liegt in Österreich 2018 bei 11,8 ha am Tag und damit deutlich über dem Zielwert der Strategie für nachhaltige Entwicklung von 2,5 ha/Tag. Wir verbrauchen so pro Kopf täglich zusätzlich fast die doppelte Fläche wie etwa die Deutschen. Dabei wächst die Bevölkerung Österreichs nur geringfügig stärker als die der BRD und ist der Bodenverbrauch nicht nur auf Wachstumsregionen beschränkt. Der 15. Raumordnungsbericht (ÖROK 2018) errechnet beispielsweise für das Niederösterreichische Wald- und Mühlviertel einen Rückgang der EinwohnerInnen bis 2030 von mehr als 10 %. Parallel dazu wurde aber in nur zwei Jahren (2015–2017) das gewidmete Bauland ebendort um 4% erhöht.

Die Raumordnung spricht in diesem Zusammenhang vom „Zersiedeln“. Die Merkmale davon sind das Ausufernde der Städte und Dörfer, die Randwanderung der (größeren) Betriebe, die Entstehung von Siedlungssplittern für Wohnen, Einkäufen und Gewerbe auf „der grünen Wiese“ weitab vom Ortszentrum. Dieser ungehemmte Flächenverbrauch und die sich daraus ergebende mangelnde Dichte in der Bebauung führt zur Zerstörung der gewachsenen Landschafts- und Ortsbilder, verschwendet Boden, unterstützt die Autoabhängigkeit, verteuert die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, schließt die Autolosen vom sozialen Leben aus, drängt die Landwirtschaft zurück und verstößt gegen die Generationengerechtigkeit.

# Ist die räumliche Entwicklung am Limit?

**Wachstum dominiert die räumliche Entwicklung in Österreich. Doch ist dieses nicht gleichmäßig verteilt. Wachstum, Stagnation und Schrumpfung laufen gleichzeitig ab. Diese Prozesse stellen Städte und Gemeinden vor enorme Herausforderungen. Was kann Raumplanung zu deren Lösung beitragen? VON GERNOT STÖGLEHNER\***

## KURZGEFASST

Vor allem Städte und ihr Umland, sowie zentral gelegene ländliche Räume wachsen, gleichzeitig dünnen periphere ländliche Gegenden zusehends aus. Damit sind vielfach negative Folgen für Raum, Umwelt und Gesellschaft verbunden. Durch die Planungsprinzipien einer nachhaltigen Raumplanung kann hier Abhilfe geschaffen werden.

Österreich wächst, seit 1990 von 7,6 auf 8,9 Mio. EinwohnerInnen. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf hat sich in dieser Zeit auf ca. 42.000 Euro beinahe verzweieinhalbfacht, was uns 2018 weltweit in dieser Wertung an die 14. Stelle gebracht hat. Seit 1990 wurden ca. 1 Mio. zusätzliche Wohnungen und Einfamilienhäuser gebaut, die Anzahl der Autos hat sich von ca. 2,9 auf ca. 5 Mio. erhöht. Mit ca. 1,7 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche pro Kopf sind wir in Europa Spitzenreiter. Aber das Wachstum ist nicht gleich verteilt. Städte und deren Umland wachsen vielfach, etliche Gemeinden stagnieren, andere sind mit Schrumpfung konfrontiert. Diese Prozesse setzen sich innerhalb der Gemeinden fort. Vielfach ist der Ortskern von Unternutzung betroffen, am Ortsrand, auf der „grünen Wiese“ wird hingegen munter gebaut. Wachstum ist zwar einerseits vielfach gewünscht, andererseits mit negativen Folgen verbunden: landwirtschaftliche Produktionsflächen gehen verloren, sodass wir uns mit vielen Grundnahrungsmitteln

nicht mehr selbst vollständig versorgen können. Trotz zahlreicher Bemühungen im Klimaschutz, etwa in der Gebäudesanierung und im Ausbau erneuerbarer Energieträger – wo durchaus Erfolge zu vermelden sind – sind seit 1990 die Treibhausgasemissionen in Österreich gestiegen, und zwar vor allem durch zunehmende Emissionen des Verkehrs.

## Raumplanung bedeutet Lebensraumgestaltung

Wie kann dies aus raumplanerischer Perspektive interpretiert werden? Raumplanung bedeutet Lebensraumgestaltung, indem Baugebiete für Wohnen, Betriebe, Versorgung etc. ausgewiesen, die nötigen Erschließungen, sowie die von Bebauung freizuhaltenen Grünräume festgelegt werden. Damit werden räumliche Strukturen geschaffen, die unser Verhalten lenken, wie am Beispiel der Mobilität gezeigt werden kann. Werden die verschiedenen räumlichen Nutzungen (Wohnen, Einkaufen, Bilden, Versorgen, Arbeiten, Erholen) in kurzer Distanz und in ei- →



\*Gernot Stöglehner ist Leiter des Instituts für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung an der an der Universität für Bodenkultur Wien.

## Weiterführende Literatur

Stöglehner, G. (Hg.). 2019. Grundlagen der Raumplanung 1: Theorien, Methoden, Instrumente. Wien: Facultas Universitätsverlag.





Betonwüsten am Ortsrand sind kein nachhaltiger Ersatz für Nahversorgung im Zentrum.

## ENERGIERAUMPLANUNG

# EIN BEITRAG ZU EINER NACHHALTIGEN RAUMENTWICKLUNG

**M**it Energieraumplanung werden die räumlichen Dimensionen von Energieverbrauch und Energieversorgung in raumplanerische Entscheidungen integriert, sodass Klimaschutz und Energiewende unterstützt werden. Diese räumlichen Dimensionen drücken sich in erster Linie durch energieeffiziente Raum- und Siedlungsstrukturen aus, die sich durch eine bestimmte Nutzungsintensität und Nutzungsmischung auszeichnen. Dazu kommt eine städtebauliche Gestaltung, die aktive und passive Solarenergienutzung erlaubt. Damit kann der Energieverbrauch raum- und siedlungsstrukturell gesenkt werden, Mobilitätsbedürfnisse können durch kurze Wege im Umweltverbund erfüllt werden. Graue Energie, also die Energie zur Herstellung von Gebäuden, Straßen, Kanal etc. kann effizienter genutzt werden. Gleichzeitig erlauben diese energieeffizienten Raum- und Siedlungsstrukturen eine leitungsgebundene

Energieversorgung, z.B. durch Fernwärmenetze aus erneuerbaren Energieträgern. Gleichzeitig wird die Nutzung von Abwärme aus Industrieanlagen, Kläranlagen oder Kraft-Wärme-Kopplungen zur gemeinsamen Erzeugung von Wärme und Strom ermöglicht. De facto entsprechen diese energieeffizienten Raum- und Siedlungsstrukturen auch den Planungsprinzipien einer nachhaltigen Raumplanung mit ihren vielfach positiven Wirkungen.

In der Steiermark wurden mit energieraumplanerischen Methoden von einem Team des Instituts für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung an der Universität für Bodenkultur Wien (IRUB) im Auftrag des Landes energieeffiziente Raum- und Siedlungsstrukturen für alle Gemeinden ermittelt. Sie werden seit 2018 als Standorträume für Fernwärmeversorgung sowie Standorträume für energiesparende und klimafreundliche

Mobilität allen Gemeinden und der Öffentlichkeit im Rahmen des Geoinformationssystems des Landes zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig erhielten alle Gemeinden Energie- und Treibhausgasbilanzen. Vom IRUB wurde ein Planungsleitfaden bereitgestellt, wie diese Informationen für die örtliche Raumplanung herangezogen werden können.

Die Umsetzung der Energieraumplanung in der Steiermark wird von einem Schulungsprogramm für RaumplanerInnen und GemeindevertreterInnen sowie von einem Förderprogramm für Planungsleistungen begleitet. Das Programm läuft seit rund eineinhalb Jahren. Wenn die Gemeinden die Standorträume in der örtlichen Raumplanung berücksichtigen und die Siedlungsentwicklung in diese Bereiche lenken, leisten sie einen aktiven Beitrag zur Innenentwicklung und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung. □

## Schwerpunkt Raum für gutes Leben

→ ner ausreichenden Dichte angeboten, entstehen kurze Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr – dem Umweltverbund – zurückgelegt werden können. So kann nachgewiesen werden, dass Personen, die in Städten oder Kleinstädten leben, erheblich kürzere Wegdistanzen pro Jahr zurücklegen und dies zu einem höheren Anteil im Umweltverbund tun, als Menschen im suburbanen „Speckgürtel“ oder im ländlichen Raum.

Umgekehrt beeinflusst auch unser Verhalten die räumlichen Strukturen. Wenn beispielsweise Geschäfte im Einkaufszentrum am Stadtrand stärker nachgefragt werden, ziehen sich die Geschäfte aus dem Ortskern zurück. Im Ortskern stehen die Erdgeschoßzonen oder ganze Gebäude vielfach leer. Dies betrifft in erster Linie kleinere bis mittlere Städte und Gemeinden. Aber auch in größeren Städten ist der Rückzug des Einzelhandels aus den Nebenstraßen und -gassen zu beobachten. Oft fehlt dann eine zündende Idee für die Nachnutzung der leerstehenden Gebäude oder Gebäudeteile. Häufig stehen sie aus verschiedenen Gründen, z.B. aus emotionalen Gründen oder in der Hoffnung auf Wertsteigerungen, teilweise auch mangels Nachfrage, leer. Begleitet sind diese Entwicklungen auch verstärkt mit großflächigen Einfa-



Keine Spur von verdichteter Bebauung.

milienhausgebieten am Ortsrand oder in Siedlungssplittern. Damit steigt der Flächenbedarf für Bauland und Infrastruktur, die Nutzungsdichte sinkt und die Versorgung mit sozialen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, öffentlichem Verkehr und Nahversorgung ist gefährdet, weil die Zahl von potenziellen NutzerInnen in einem bestimmten Raum eine sinnvolle Auslastung unterschreitet. Dies ist das Produkt von Einzelentscheidungen, die für sich genommen wenig erheblich scheinen mögen, aber in Summe massive Auswirkungen auf Struktur und Nutzung des Raumes haben.

### Die Dynamik in den Regionen

Aus einer regionalen bzw. überregionalen Perspektive haben diese Entwicklungen höchst unterschiedliche Ausprägungen. In den Wachstumsregionen ist Bauland knapp, die Baulandpreise werden dadurch in die Höhe getrieben. Die Leistbarkeit des Wohnens sinkt. Die Dichte übersteigt mancherorts das erträgliche Maß, in erster Linie auf Kosten von Freiraumfunktionen wie Erholung. Die Biodiversität leidet. Gleichzeitig erreicht das Verkehrssystem seine Kapazitätsgrenzen bzw. werden diese regelmäßig überschrit-

ten, wie die täglichen Staumeldungen im Verkehrsfunk genauso zeigen, wie übervolle PendlerInnenzüge. Die Nachfrage nach sozialen Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen und Kinderbetreuungseinrichtungen steigt. Hier werden die Städte und Gemeinden vor die Aufgabe gestellt, das Wachstum in geeignete Bahnen zu lenken und die Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu gewährleisten. Wachstum erfolgt aber häufig durch Zuzug. In den peripheren ländlichen Regionen sinkt hingegen die Bevölkerungszahl. Die Gemeinden kämpfen hier mit der Kehrseite dieser Wachstumsdynamik: mit abnehmender Bevölkerung geht auch die Nachfrage nach Nahversorgung, sozialen Diensten etc. zurück. Die Kosten für die Infrastrukturerhaltung müssen von weniger Personen getragen werden. Auch dies stellt die Gemeinden vor enorme Herausforderungen.

### Lösungsansätze

Was wäre zu tun? Raumplanungsfachlich ist die Lage relativ klar, seit Jahrzehnten weisen die Leitbilder nachhaltiger Raum- und Stadtentwicklung dieselben Planungsprinzipien aus: Nutzungsmischung, maßvolle Dichte, kurze Wege, Innenentwicklung, Energieeffizienz und Ressourcenschonung,

## EIN MIX FÜR DEN RAUM

Nutzungsmischung, maßvolle Dichte, kurze Wege und Innenentwicklung sind wichtige Planungsprinzipien für eine zukunftsorientierte, nachhaltige räumliche Entwicklung und eine hohe Lebensqualität.



**Raumplanung geht uns alle an, und gemessen an den derzeitigen räumlichen Entwicklungen gibt es noch viel zu tun!**



sowie eine ausreichende Durchgrünung des Baulandes zur Hebung der Lebensqualität und Minderung von Klimawandelfolgen. Regional soll das Wachstum von Stadtregionen durch entsprechende Angebote in ausgewählte Kleinstädte bzw. ländliche Gemeinden gelenkt werden, die nach den genannten Planungsprinzipien entwickelt und durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr miteinander verbunden werden. Damit könnte der überwiegende Teil der negativen Effekte der Raumentwicklung für Umwelt und Gesellschaft vermieden und positive Effekte in Bezug auf die Lebensqualität der Bevölkerung herbeigeführt werden, und zwar sowohl in wachsenden, stagnierenden als auch schrumpfenden Gemeinden.

### **Schutz von Grünland ist nötig**

Im Wesentlichen würde das bedeuten, die Baulandentwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsränder voranzutreiben und nur in Ausnahmefällen, z.B. bei Industrieansiedlungen, diese zu überschreiten. Das schützt das Grünland und dämmt die Flächeninanspruchnahme für Bauland und Infrastruktur ein. Damit können Lebensräume für wildlebende Tiere und Pflanzen sowie Flächen für die landwirtschaftliche Produktion gesichert werden. Gleichzeitig sorgt dies für eine bessere Ausnutzung des Baulandes, einen effizienteren Infrastrukturbetrieb und die Unterstützung der Energiewende (siehe Seite 15). Damit werden die Nahversorgungs- und öffentlichen Einrichtungen abgesichert und die öffentlichen Haushalte langfristig entlastet. Das Erzielen einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung kann nur durch die Abstimmung von raumplanerischen Entscheidungen, Steuern und Förderungen, öffentlichen Investitionen und Bewusstseinsbildung in BürgerInnenbeteiligungsprozessen gelingen. Raumplanung geht uns alle an, und es gibt viel zu tun! □

**Energiewende und Klimaschutz werden wir ohne raumplanerische Beiträge nicht schaffen. Daher ist Energieraumplanung ein wichtiges Thema.**



#### **ENGAGEMENT GEFRAGT**

## **INNENENTWICKLUNG BRAUCHT BÜRGERIN- NENBETEILUNG.**

Eine nachhaltige räumliche Entwicklung braucht gesellschaftlichen Rückhalt und gesellschaftliches Engagement.

Das System der hoheitlichen Raumplanung kann zwar steuernd eingreifen, stößt aber an seine Grenzen, die durch aktive Beteiligung von BürgerInnen überwunden werden können.

Dies wird gerade in der Innenentwicklung sichtbar, die von vielen getragen werden muss: in Beteiligungsprozessen sind kreative Ideen und Visionen für die Entwicklung der Ortskerne gefragt. Für belebte Ortskerne ist das Bewusstsein der Bevölkerung notwendig, dass diese nur durch Nutzung entstehen, d.h. dass dort gewohnt, gearbeitet und eingekauft wird, sowie die kulturellen und gastronomischen Angebote aufgesucht werden. In der Umsetzung müssen viele auf verschiedenen Ebenen mithelfen: zunächst braucht es GrundeigentümerInnen, die in ihre Liegenschaften investieren, diese sanieren und einer Nutzung – selbst oder durch Vermietung – zuführen. Das Ansiedeln im Ortskern sowohl für Wohnen als auch Betriebe muss nachgefragt werden. Öffentliche Einrichtungen sollen zur Stärkung der Ortskerne in den Innenlagen erhalten oder bei Bedarf neu angesiedelt werden. Daher setzen Gemeinden, die in der Innenentwicklung erfolgreich sind, vielfach auf eine Kombination von raumplanerischen Maßnahmen mit einem Engagement auf dem Bodenmarkt, Standortmarketing und Beteiligungsprozesse z.B. im Rahmen von Dorf- und Stadterneuerung oder lokaler Agenda 21.



# Wachsende Stadtregionen unter Druck

**Die großen Stadtregionen Österreichs befinden sich im stetigen Wachstum. Gerade in wachsenden Städten und Regionen muss in öffentliche Infrastruktur sowohl beim Wohnen als auch beim öffentlichen Raum investiert werden.**

VON KATHARINA HAMMER UND MARA VERLIČ\*

## KURZGEFASST

Wachsende Städte und Ballungsräume bringen eine Reihe von Herausforderungen mit sich. Für die neuen und alten StadtbewohnerInnen muss ausreichend Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Es braucht Kindergärten, Schulen, öffentliche Verkehrsmittel, qualitativ hochwertige öffentliche Räume zum Aufenthalt und zur Freizeitgestaltung und vor allem muss leistbarer Wohnraum vorhanden sein.

**S**tädte und ihr Umland wachsen, dieser Trend lässt sich weltweit beobachten und zeigt sich auch in Österreich. Die Abwanderung aus dem ländlichen Raum hat unterschiedliche Gründe, häufig ist der Arbeitsplatz ausschlaggebend, um in einen urbanen Raum oder ins Umfeld zu übersiedeln. Nahezu allen großen Städten wird von der Österreichischen Raumkonferenz (ÖROK 2018-2040) ein Bevölkerungswachstum prognostiziert. Besonders eindrücklich ist dieses Wachstum für den Großraum Wien. Laut Prognose wird die Stadt in den nächsten zwanzig Jahren um etwa 191.000 BewohnerInnen anwachsen, das entspricht beinahe der Einwohnerzahl von Linz. Wobei Linz selbst sowie Graz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Klagenfurt und Villach ebenfalls wachsen werden.

## Angespannte Situation auf den Wohnungsmärkten

Am Wohnungsmarkt der österreichischen Ballungszentren treffen zwei Entwicklungen aufeinander: erstens

führt der starke Zuzug zu einer erhöhten Nachfrage und zweitens etablieren sich Immobilien als beliebteste Anlageprodukte. Die Leistbarkeit, die Zugänglichkeit und die Sicherheit der Wohnversorgung sind bedroht.

## Hohe Wohnkostenbelastung

Während alle österreichischen Ballungszentren hohe Wohnkosten aufweisen, zeichnen sich Spitzenwerte zurzeit zum Beispiel in Vorarlberg ab, wo für 90% der Bevölkerung die Mietpreise eine große finanzielle Belastung darstellen. Vor allem Haushalte im Einkommensbereich unter 2.000 Euro, Frauen, Haushalte mit Kindern und Menschen mit geringer formaler Bildung leiden an den hohen Kosten.

## Preistreiber

In anderen Ballungszentren tragen spezielle Entwicklungen noch zu einer Zuspitzung der Wohnsituation bei. So wurden in Innsbruck etwa in den letzten Jahren vor allem die hohen Zahlen an Studierenden als preistreibend iden-



\*Katharina Hammer und Mara Verlič sind Soziologinnen und arbeiten in der Abteilung für Kommunalpolitik der AK Wien.



Altstadtkerne müssen ihre soziale Funktion behalten.

## „ Lebenswerte Städte brauchen öffentliche Daseinsvorsorge mit leistbarem Wohnraum und qualitativen öffentlichen Räumen.

tifiziert. Von insgesamt ca. 132.000 EinwohnerInnen sind 30.000 zum Studieren in Innsbruck und bezahlen in Wohngemeinschaften in guten Lagen bis zu 28 Euro auf den Quadratmeter, also oft 650 Euro für ein Zimmer in einer WG. Die Stadt Salzburg hingegen verzeichnet allein im Jahr 2018 eine Gesamtzahl von über drei Millionen Nächtigungen. Airbnb Angebote in Salzburg sind räumlich stark auf die Innenstadt konzentriert, werden meist von professionellen AnbieterInnen betrieben und entziehen dem Wohnungsmarkt dauerhaft zentrale Wohnungen. In Wien stellt vor allem die Wohnungssuche am privaten Markt eine große Herausforderung für kleine Einkommen dar: neue Verträge gibt es nur mit ums Vielfache höhere Mieten und meist nur auf einige Jahre befristet.

### Ausweg sozialer Wohnbau

Der Anteil an sozialen Wohnungen, also Gemeindewohnungen und gemeinnützigen Wohnungen, ist in den österreichischen Ballungszentren sehr unterschiedlich. Während etwa die Wohnungsmärkte in Graz, Salzburg, Innsbruck und Bregenz stark durch private Eigentums- und Mietwohnungen geprägt sind, weisen Linz und Wien jeweils Anteile von über 40% sozialen Wohnbaus auf. Dieser Bereich hat einen starken Einfluss auf die Leistbarkeit und Sicherheit der Wohnversorgung mit deutlich geringeren Durchschnittsmieten und unbefristeten Verträgen. Um die Zugänglichkeit zu diesem leistbaren Wohnraum zu gewährleisten, muss konstant viel sozialer Neubau stattfinden.

### Nähere Informationen

Jede EU-Bürgerin und jeder EU-Bürger kann Housing for all mit seiner Unterschrift oder als AktivistIn unterstützen. Siehe <http://www.housingforall.eu/at/wohnen-mussleistbar-sein-fuer-alle/>

So kann ein wichtiger Beitrag zur leistbaren Wohnversorgung als zentrales Element der öffentlichen Daseinsvorsorge geleistet werden.

### Öffentlicher Raum

Neben der Bereitstellung von leistbarem Wohnraum ist auch das Wohnumfeld wichtig für die Lebensqualität. Hier spielt der öffentliche Raum, also die Straßen, Plätze und Parks der Stadt, eine zentrale Rolle. Er wird beispielsweise zu Mobilitätszwecken genutzt, StadtbewohnerInnen wie Menschen aus dem Umland müssen täglich viele Wege zurücklegen. Gleichzeitig hat der öffentliche Raum aber auch eine wichtige soziale und kulturelle Funktion. Er dient dem Aufenthalt, zur Erholung, für Freizeitgestaltung, für Sport, Spiel und Bewegung und für kulturelle Nutzungen.

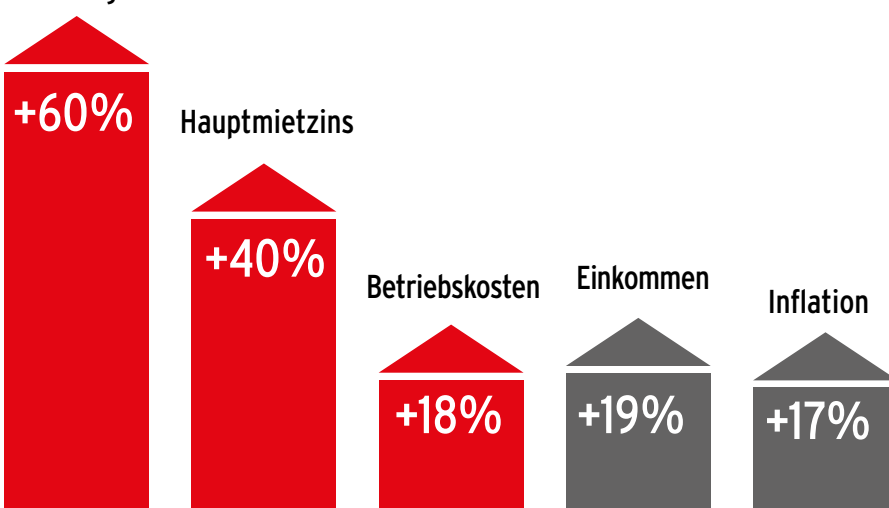
### Flächenverteilung und Gestaltung

Zu bedenken ist allerdings, dass die öffentlichen Flächen im Stadtgebiet nicht gleichverteilt sind. Historisch gewachsene Städte haben dichter verbaute Stadtteile, die weniger Grün- und Erholungsflächen bieten und andere Gebiete, die signifikant mehr Freiflächen aufweisen. Der öffentliche Raum und dessen Gestaltung sind auch für die stadtklimatischen Entwicklungen von großer Bedeutung. Gerade in dicht verbauten Stadtvierteln kann es in der warmen Jahreszeit empfindlich heiß werden. Das ist besonders für ältere oder kranke Menschen eine gesundheitliche Belastung. Die Gestaltung von öffentlichen Räumen kann hier großen Einfluss nehmen.

Öffentliche Räume sind ebenso von Stadtwachstum betroffen wie andere Infrastrukturen, mit wachsender Bevölkerung steigt auch hier der Nut- →

**Schwerpunkt**  
**Raum für gutes**  
**Leben**

**Eigentums-**  
**wohnungen**



Preisentwicklung am Wohnungsmarkt in ganz Österreich.

→ zungsdruck. Hohe Bodenpreise und begrenzt verfügbare Flächen führen dazu, dass sich mehr Menschen im selben Raum bewegen. Das kann mitunter zu Konflikten führen. So ist der öffentliche Raum für Gastgärten, Werbung, Großevents und andere kommerzielle Veranstaltungen ein begehrter Ort. Die StadtbewohnerInnen, die den Raum für kostenlose Aktivitäten nutzen wollen, können hier unter die Räder kommen, weil der Platz zunehmend eng wird. In Salzburg etwa gab es im Sommer diesen Jahres erste ernst zu nehmende Proteste seitens der Bevölkerung.

**Lebenswerte Städte**

Wachsende Stadtregionen haben eine Reihe von Aufgaben zu erfüllen. Bei der Verteilung der finanziellen Mittel zwischen Bund, Ländern und Gemeinden – dem Finanzausgleich –, sollten daher nicht nur die erhöhten Bedürfnisse von schrumpfenden Regionen berücksich-

tigt werden, sondern auch die vielseitigen Aufgaben der wachsenden Regionen. Außerdem braucht es Änderungen des aktuellen europäischen und österreichischen Budget-Regelwerks: Durch die Einführung der sogenannten Goldenen Investitionsregel, würden öffentliche Investitionsausgaben aus den aktuellen Grenzwerten für die Neuverschuldung ausgenommen. Dringend notwendige Investitionen werden so möglich.

Lebenswerte Städte brauchen ein Zusammenspiel auf verschiedenen Ebenen, um eine gutes Leben für alle zu ermöglichen. Wohnen ist ein menschliches Grundbedürfnis, daher sollte es zentrale Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Es braucht dringend ausreichend öffentliche För-

derung für adäquaten Neubau im kommunalen und gemeinnützigen Bereich und den Erhalt des sozialen Wohnungsbestands durch die Abschaffung der Mietkaufoption. Auch auf den privaten Markt muss eingewirkt werden durch eine Einschränkung der Befristungen von Verträgen und durch ein reformiertes Mietrecht mit klaren Mietpreisobergrenzen und ausgedehntem Anwendungsbereich.

Auch öffentliche Räume sind im Sinne der Daseinsvorsorge zu erhalten, sie dürfen nicht privatisiert werden und müssen allen frei zugänglich sein. Im ganzen Stadtgebiet braucht es qualitätsvolle, nutzungsoffene, inklusive öffentliche Räume. Bei der Gestaltung müssen stadtklimatische Entwicklungen berücksichtigt werden, es braucht Begrünung und Beschattung, nicht versiegelte Böden und Wasserflächen zur Kühlung der Umgebung. Gleichzeitig müssen neue öffentliche Räume erschlossen werden, das können Flachdächer sein, die zur gemeinsamen Nutzung ausgebaut werden. Weiter muss auf Mehrfachnutzung schon bestehender Räume gesetzt werden, so könnten öffentliche Einrichtungen wie Volkshochschulen, Bezirks- und Stadtmuseen für neue Aktivitäten einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Auch Schulsportplätze und -hallen sollten nach dem Unterricht allen zur Verfügung stehen. □

**LEISTBARES WOHNEN ALS GRUNDRECHT**

**HOUSING FOR ALL**

In vielen europäischen Städten ist Wohnen sehr schwer leistbar und etwa 82 Mio. EuropäerInnen sind von Wohnkosten überbelastet. Wohnen wird verstärkt zu einer Spekulationsware auf Kosten der einkommensschwachen BewohnerInnen. Die BürgerInnen-Initiative Housing for all fordert EU-weit bessere Rahmenbedingungen für bezahlbares Wohnen in Europa:

1. Erleichterung des Zugangs zu bezahlbarem und sozialem Wohnbau
2. Keine Anwendung der Maastricht-Kriterien auf öffentliche Investitionen in Wohnbau
3. Besserer Zugang zu EU-Finanzmitteln für gemeinnützige Wohnbauträger
4. Gerechte Regeln für Kurzzeitvermietungen
5. Kleinräumige Erfassung des Wohnbedarfs in Europa

QUELLE: AK WIEN; TOCKNER, 2019

FOTO: EMRICH CONSULTING (1)



**Eine Reform des Mietrechts zu Gunsten der Mieterinnen und Mieter ist überfällig: Mit verständlichen und praktikablen Preisgrenzen für private Wohnungen, die älter als 30 Jahre sind und einer Einschränkung von befristeten Mietverträgen.**



INTERVIEW MIT HANS EMRICH

## „LIFE-WORK-LIVE-BALANCE“ FÜR STADT UND LAND

Einleitung: Hans Emrich ist Profi auf dem Gebiet Stadterneuerung, Regional-, Stadt- und Gemeindeplanung sowie Standortberatung, Raum-, und Umweltverträglichkeit. Im Interview erklärt er, wie eine sinnvolle Gestaltung in der Praxis funktionieren kann.

### Welche Hindernisse gibt es für eine ökologisch sinnvolle Gestaltung im Bereich der Raumplanung/Flächennutzung?

Raumplanung ist Ausdruck unserer Gesellschaft: Die RaumplanerInnen liefern Entscheidungsgrundlagen, alle Beschlüsse werden aber von unseren demokratisch legitimierten VertreterInnen gefasst – den PolitikerInnen. Es hängt alles an deren Mut: Auf Landesebene bei der Gestaltung der Raumplanungs-Gesetze und auf Gemeinde-Ebene bei der täglichen Umsetzung.

Leider beherrschen Einzelinteressen und Besitzstands-Wahrer viel zu oft die öffentliche Diskussion und geben damit die Linie für die Politik vor. Menschen, denen eine nachhaltige Zukunft wichtig ist, verschaffen sich noch zu wenig Gehör. Für eine ökologisch sinnvolle Gestaltung unserer Umwelt brauchen wir: Engagement von Menschen, denen eine gute Zukunft am Herzen liegt und vor allem politischen Mut!

### Welchen Beitrag kann die Raumplanung zum Klimaschutz leisten?

Wir müssen anerkennen, dass unsere Umwelt endlich ist und dass es Grenzen gibt, auch in Bezug auf Wachstum. Hier sind wir alle gefordert, zukunftstaugliche Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, besonders Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Stichworte dazu: Kreislaufwirtschaft oder die Umstellung von kurzfristiger Rentabilitätsrechnung auf Lebenszykluskosten.

Da beim Autoverkehr Jahr für Jahr mehr Energie verbraucht und mehr Schadstoffe ausgestoßen werden, müssen wir neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), unsere Städte und Gemeinden so gestalten, dass es möglichst wenig erzwungene Mobilität gibt - nach dem Motto: Die „Stadt der kurzen Wege“. Weiters

sollte grundsätzlich jeder Umbau einer Kreuzung auf den ÖV sowie den Fuß- und Radverkehr ausgerichtet werden.

### Was sind positive Ansätze für wachsende Agglomerationen, wie können diese verwirklicht werden?

Städte sind aus der Perspektive des Energiesparens und der CO<sub>2</sub>-Reduktion bei weitem die effizienteste Siedlungsform. Wenn sie gut geplant und verwaltet sind, bieten sie auch eine erstaunlich hohe Lebensqualität, wie das Beispiel Wien mit der internationalen Einstufung als lebenswerteste Stadt zeigt. Schafft man dieses Wachstum gut zu organisieren, können Städte und Stadträume ihren BewohnerInnen interessantere Angebote machen. Diese reichen von vielfältigen sozialen Einrichtungen, Bildungsangeboten, attraktivem öffentlichen Verkehr bis zu einem sehr abwechslungsreichen Kunst- und Kulturangebot.

### Worauf kommt es in strukturschwachen Regionen an?

In diesen Gemeinden braucht es eine Perspektive, also Gründe, warum es gut ist, weiterhin dort wohnen zu wollen. Aufbauend auf den Stärken des jeweiligen Ortes und der Menschen, die den Ort ausmachen, gilt es diese Identität herauszuarbeiten und gut nachvollziehbar, laufend zu kommunizieren. Es muss öffentliche Orte geben, an denen sie erlebbar ist und es braucht Anlässe sich dort zu treffen. Darüber hinaus ist für eine entsprechende Lebensqualität ein Mindestmaß an Einrichtungen erforderlich, wie Nahversorgung, Kindergarten, Schule, Gastronomie oder Angebote von Vereinen. Das bedeutet u.a. weniger Geld in Siedlungsentwicklung und neue Baulandflächen an den Ortsrändern zu stecken, sondern verstärkt in attraktive Wohnungsangebote in zentralen Bereichen.



Hans Emrich ist Ziviltechniker für Raumplanung und Organisationsberater

Wie unterscheidet sich die Erreichbarkeit im Erwerbpendelverkehr im Vergleich zu der von Zentren? Am Beispiel von drei Gewerbe- und Industriegebieten in Niederösterreich werden Probleme und Lösungsansätze aufgezeigt. Exemplarisch steht dafür das Industriezentrum Süd Wr. Neudorf. **VON THOMAS KRONISTER\***

# Wr. Neudorf IZ Süd - Erreichbarkeit verbesserungswürdig

## KURZGEFASST

Erreichbarkeit ist ein entscheidender Standortfaktor. Analysiert werden von der ÖROK die regionalen und überregionalen Zentren. Arbeitsmarktzentren, die nicht in diesen liegen, fehlen bei den Untersuchungen noch. Ein Beispiel ist das Industriezentrum Süd in Wr. Neudorf. Industriegebiete, die seit den sechziger Jahren gewachsen sind, müssen sich im Bereich Mobilität neu erfinden. Die Wünsche der ArbeitnehmerInnen sind: Ausbau des öffentlichen Verkehrs und flächendeckend Geh- und Radwege.

**E**rreichbarkeit ist das zentrale Thema, wenn es um die Auswahl des Wohn- und Arbeitsortes geht oder um die Entscheidung, einen Firmensitz zu gründen. Die österreichische Raumordnungskonferenz analysiert die Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Zentren in unregelmäßigen Abständen. Letztes Jahr wurde auf Datenbasis des Jahres 2016 die Analyse veröffentlicht (ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018, Analysen zum ÖV und MIV, 2018).

Gerechnet werden die Prozentanteile der Bevölkerung, die innerhalb von 30 Minuten das nächstgelegene regionale Zentrum und innerhalb von 50 Minuten das nächste überregionale Zentrum erreichen können. Als Verkehrsmittel werden der öffentliche Verkehr (ÖV) und der motorisierte Individualverkehr (IV) miteinander verglichen. Die ÖROK unterscheidet für Niederösterreich drei Typen von Bezirken. Die Statutarstädte mit kurzen Wegen und hohen Erreichbarkeitsgraden, Bezirke im Großraum Wien mit sehr hohen

Erreichbarkeitswerten und alle anderen Bezirke, bei denen die Erreichbarkeitsgrade zwischen 40% und 60% liegen. Das IZ Süd liegt im Bezirk Mödling und dieser gehört zur Kategorie Bezirke im Großraum Wien und weist in allen vier Kategorien Erreichbarkeitsgrade von 92,8 bis zu 100 Prozent auf.

## Erreichbarkeit und Mobilisierungsgrad

Die ÖROK hat in dieser Publikation aber auch die unterschiedlichen Reisezeiten im ÖV und im MIV mit dem Mobilisierungsgrad korreliert. Je höher die Unterschiede bei den Reisezeiten, desto höher ist der Motorisierungsgrad. Mödling als Bezirk ist hier ein Ausreißer. Mit 678 Pkw pro 1.000 Einwohner ist das beim Motorisierungsgrad immerhin der sechsthöchste Wert (von 20 Bezirken) in Niederösterreich. Rechnerisch sind die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr in das regionale und überregionale Zentrum nur 1,2 mal so lang. Bei der Erreichbarkeit des regionalen

Zentrums ist das der zweitniedrigste und beim überregionalen Zentrum der viertniedrigste Wert in Niederösterreich!

Neben der Erreichbarkeit der Zentren werden in der Studie auch noch die Erreichbarkeiten der Schulzentren analysiert. Die Untersuchung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzzentren steht aber noch aus bzw. sucht noch einen Auftraggeber!

Dabei sind laut der repräsentativen Umfrage „Österreich unterwegs 2013/14“ insgesamt 24% aller Wege in NÖ Arbeitswege. Die drei AK Länderkammern Burgenland, Niederösterreich und Wien haben eine genauere Auswertung dieser Arbeitswege in Auftrag gegeben, um auch regionale Unterschiede im Mobilitätsverhalten darzustellen. (Siehe auch: Wolf-Eberl, Posch (2018): Arbeitswege und Arbeitszeit – Zeit für mein Leben? Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich, In: Verkehr und Infrastruktur, 61. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien).



\*Thomas Kronister ist Referent für Verkehr und Raumplanung im Referat Verkehr, Umwelt und Raumordnung der AK Niederösterreich

## Publikation „Mobilität im Erwerbpendelverkehr“

Dr. Andreas Juhász, Mag. Elisabeth Golias, Wien 2017  
[https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitswirtschaft/Mobilitaet\\_im\\_Erwerbpendelverkehr.html](https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitswirtschaft/Mobilitaet_im_Erwerbpendelverkehr.html)



Das Industriezentrum Süd Wr. Neudorf von der B17 kommend mit dem Verkehrsleitsystem.

Für das Industrieviertel, in dem der Bezirk Mödling liegt, ist der durchschnittliche Arbeitsweg 21 km weit und 34 Minuten lang. Für die Verkehrsmittelwahl und die Differenzierung der Arbeitsweglänge sind nur Aussagen auf Bundesländerebene möglich. Bei der Verkehrsmittelwahl liegt die Benutzung des Pkw mit einem Anteil von 65% der Arbeitswege weit voran. Der öffentliche Verkehr folgt mit 21% und 13% der Arbeitswege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

### Beispiel IZ Süd Wr. Neudorf

Das IZ Süd Wr. Neudorf ist das größte Industrie- und Gewerbegebiet in Niederösterreich. Ursprünglich wurde auf der Fläche 1941 das Flugmotorenwerk Ostmark gegründet. Dort wurden

für den Kriegseinsatz Flugzeuge zusammengebaut. Auch mit Einsatz von ZwangsarbeiterInnen, die in einer Außenstelle des KZ Mauthausen auf der Fläche untergebracht waren. Die Motoren wurden in der Seegrötte in der Hinterbrühl ebenfalls von KZ-Häftlingen zusammengebaut und dann in Wr. Neudorf eingebaut. An beiden Stätten erinnern Mahnmale an die ZwangsarbeiterInnen. Zu Kriegsende wurde die Anlage durch Bombenangriffe weitgehend zerstört und die Reste von der sowjetischen Besatzungsmacht übernommen und teilweise demontiert. Nach dem Staatsvertrag ging die Liegenschaft in den Besitz von Österreich bzw. Niederösterreich über, das 1962 das Industriezentrum gegründet hat.

Die AK Niederösterreich hat 2017 eine Studie beauftragt, die

sich mit der Erreichbarkeit für die ArbeitnehmerInnen auseinandergesetzt und Handlungsempfehlungen abgeben soll, wie die Mobilität abseits des Autos gefördert werden könnte. Neben dem IZ Süd in Wr. Neudorf wer-

den die Industrie- und Gewerbegebiete in Wolkersdorf und Bruck an der Leitha untersucht.

Das IZ Süd ist allerdings das Größte und erstreckt sich über 280 ha und liegt in den Gemeindegebieten von Bieder- →

### EIN SELBSTVERSUCH

## VON VÖSENDORF ZUM IZ SÜD-GEBÄUDE

Der Autor wohnt in Vösendorf (Laxenburgerstraße). Das Ziel ist das ECO Plus Gebäude im IZ Süd, Straße 3. Als Planungsgrundlage dient die APP von A nach B von VOR.

- Mit dem Auto ist die Reise wenig spektakulär, in neun Minuten am Ziel.
- Der Radweg führt über den Eurovelo 9, entlang des Mödlingbaches und in das IZ-Süd, der letzte Streckenabschnitt ist ob des Verkehrsaufkommens nur für belastbare RadfahrerInnen geeignet, 28 Minuten.
- Mit dem öffentlichen Verkehr braucht die Variante mit nur einmal Umsteigen 42 Minuten, es ginge auch schneller mit zweimal Umsteigen in 34 Minuten. Zuerst Bus dann WLB und das letzte Stück sind 15 Minuten Fußmarsch entlang der stark befahrenen Straße 3.

(Zu Fuß, falls genügend Zeit, wären es laut App 1:05 Stunden für die 6 km.)

### „Österreich unterwegs“

In Niederösterreich sind 32% der Arbeitswege unter 5 Kilometer, 14% zwischen 5 und 10 Kilometer, 19% zwischen 10 und 20 Kilometer und 35% sind über 20 Kilometer lang.

**„ DIE ERREICHBARKEIT DER INDUSTRIEZENTREN IST WEITGEHEND NICHT ERFORSCHT, DIE NOTWENDIGKEIT DER PRIVATEN MOTORSISIERUNG WIRD DAGEGEN AKZEPTIERT!**





Die neue easymobil Station an der Haltestelle Griesfeld der WLB

→ mannsdorf, Guntramsdorf, Laxenburg und Wr. Neudorf. Es wird von der EcoPlus verwaltet. Laut der Homepage beschäftigen 380 Unternehmen 11.100 MitarbeiterInnen. Auf dem Gelände befinden sich alle Branchen sowie ein Postamt, Zollamt und eine Kinderbetreuungseinrichtung.

Siebzehn Straßenkilometer und 13 km Eisenbahngleise erschließen das Gebiet. Im Westen begrenzt die B17 das Gelände und im Norden quert die B11. Im Osten führt die A2 entlang des IZ Süd. Diese hat im Süden und im Norden jeweils eine Abfahrt.

## Wiener Lokalbahn

Die Wiener Lokalbahn (WLB) erschließt das Gebiet im Westen. Um die Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels für die BewohnerInnen und für die ArbeitnehmerInnen zu fördern, hat die WLB ihre Haltestelle vor ein paar Jahren verlegt und heuer um eine „easymobil Station“ erweitert. Dafür haben die WLB 2019 einen von vier VCÖ Mobilitätspreisen für vorbildliche Projekte in Niederösterreich bekommen.

Es gibt zusätzlich drei Buslinien, die das Industriegebiet flächig bedienen und zwei Buslinien, die nur einige wenige Stationen aufweisen. Haltestellen sind teilweise wettergeschützt, teilweise

ohne Gehsteig nur mit Haltestellenstangen markiert. Die Radwege werden zwar ausgebaut, jedoch ist eine flächenhafte Erschließung noch in weiter Ferne. Die durchgängigen Fußwege konzentrieren sich auf die Hauptverbindungen und sind nicht im ganzen Gebiet flächendeckend ausgebildet. Einen Radweg gibt es nur ein Stück entlang der B17.

Im Jahr 2016 hat die EcoPlus eine MitarbeiterInnen-Befragung

durchgeführt. Immerhin haben 1.671 Erwerbstätige geantwortet. Mehr als die Hälfte von ihnen (53%) kommt aus NÖ, 39% wohnen in Wien und der Rest kommt aus einem anderen Bundesland.

## Befragung von ArbeitnehmerInnen durch die EcoPlus

In den Kommentaren wird auf die mangelnde Frequenz der Buslinien, die fußgängerun-

freundliche Querung der B17 und eine mangelnde Anbindung an die Bahnhöfe Mödling und Wien-Meidling hingewiesen.

Die Autoren der AK Niederösterreich Studie führten Interviews mit Betriebsräten der Betriebe EVO Bus, der Isovolta AG und der Caliqua Anlagentechnik. Bei den ersten beiden überwiegt die Nutzung des Pkw, aber bei der Firma Caliqua kommt rund die Hälfte der ArbeitnehmerInnen mit dem ÖV. Aber auch hier sind

## HALTESTELLE GRIESFELD

# EASYMOBIL STATION DER WIENER LOKALBAHN

Die Wiener Lokalbahn haben an der Station Griesfeld in Wr. Neudorf eine easymobil-Station eingerichtet. Sie liegt direkt an der Haltestelle neben der Triester Straße. Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete grenzen direkt an. Im Osten liegt das immer noch wachsende IZ-Süd Wr. Neudorf. Zur Weiterfahrt kann in die Buslinien 361 und 360 umgestiegen werden.

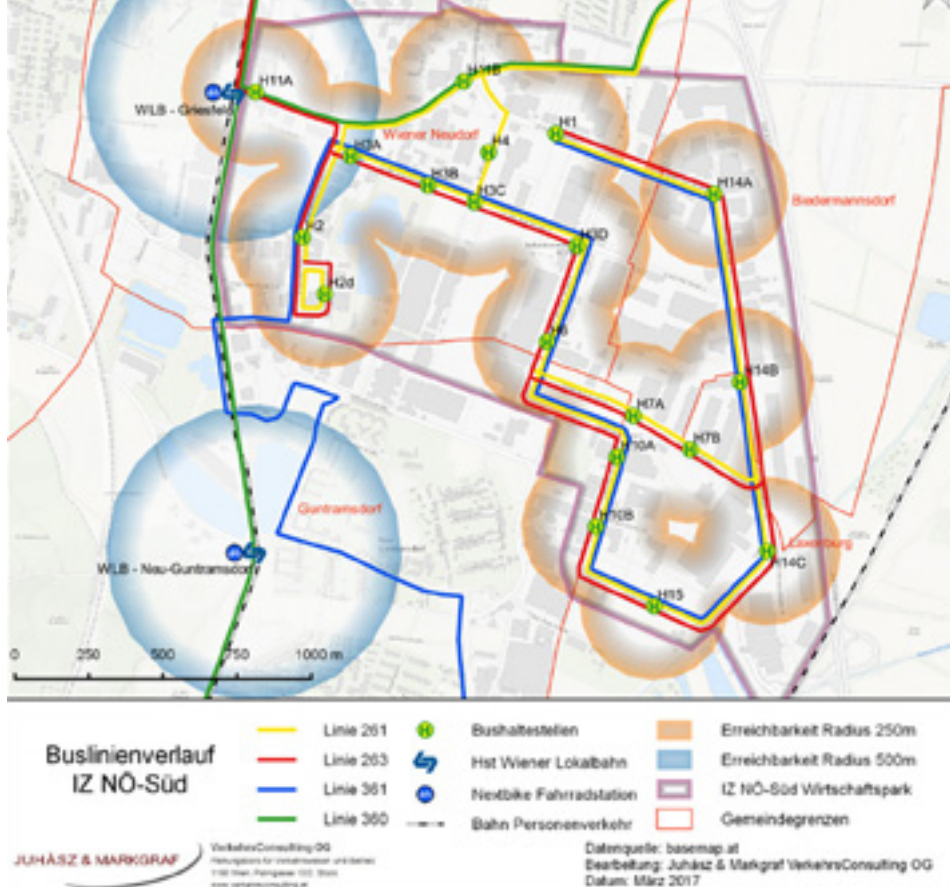
Neu ist das Sharing Angebot und die Einkaufsmöglichkeiten. Zum Ausleihen stehen ein E-Sharing Car (ECARREGIO) und die Fahrräder von nextbike zur Verfügung. Diese haben allerdings neben der WLB nur eine Abstellstelle im IZ Süd. Für Benutzer von E-Autos stehen zwei Ladestationen von Wien Energie bereit.

Neben den überdachten Abstellplätzen für Fahrräder gibt es auch miet- und abschließbare Boxen für Räder. Für kleinere Reparaturen können bereitgestellte Werkzeuge und eine Pumpe verwendet werden.

Ein Automat mit Snacks, einer für technische Kleinteile rund um Mobiltelefon und Tablet und eine Interspar-Abholbox runden das Angebot ab.

Das Angebot richtet sich an die AnwohnerInnen und die Beschäftigten der Region gleichzeitig und hat heuer im Rahmen des VCÖ Mobilitätspreises als eines von vier vorbildlichen Mobilitätsprojekten in Niederösterreich einen Preis bekommen.

Sichere Fuß- und Radwege und ein flächen-deckendes öffentliches Verkehrsangebot mit dichten Intervallen sind notwendig, sonst bleibt die Benutzung des Pkw ohne Alternative!



die Kritikpunkte das zu geringe Angebot im Busbereich und die unattraktiven Zugangswege mit den fehlenden Gehsteigen. Die Autoren zeigen systematisch, welche Maßnahmen im regulatorischen, planerischen und betrieblichen Bereich umgesetzt werden können.

Im Betrieb selbst könnte ein Mobilitätsmanagement, das an die heutigen Herausforderungen angepasst wird, Lösungen für die betroffenen MitarbeiterInnen bringen. Nachdem die Entstehung des IZ Süd aus den sechziger Jahren resultiert, ist auch die Verkehrsaufschlüsselung der damaligen Logik geschuldet.

Das Gespräch mit den REWE Betriebsräten wurde im Oktober 2019 geführt, um etwaige Veränderungen in den letzten beiden Jahren nicht zu übersehen. Jedoch ist die Situation unverändert und die Forderungen bleiben aufrecht.

Maßnahmen im öffentlichen Verkehr wie der 15 Minuten Shuttle Bus mit Anbindung der Bahnhöfe sowie einheitliche Haltestellen, die wettergeschützt sind, wären neben dem Ausbau der Geh- und Radwege erste wichtige Schritte. □

#### REWE BETRIEBSRAT WÜNSCHT SICH:

## MEHR ÖFFIS UND AUSBAU VON GEH- UND RADWEGEN

In den Firmen der Rewe Gruppe arbeiten am Standort Wr. Neudorf rund 3.500 MitarbeiterInnen. Der Großteil von ihnen kommt mit dem Auto zur Arbeit. Einige nehmen aber die Anreise mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in Kauf, obwohl sie wesentlich länger unterwegs sind als mit dem Auto. Sie kommen aus Wien, Niederösterreich und sogar aus dem Burgenland. Aus den weiter entfernten Regionen gibt es noch drei Werksbusse, die Zahl der Linien hat sich aber in den letzten Jahren verringert.

Die Verbindung aus Wien ist zumindest vom Matzleinsdorfer Platz direkt oder bis zu den Bahnhöfen Mödling und der Station der Wiener Lokalbahn Griesfeld zufriedenstellend. Dort könnte in den Bus umgestiegen werden. Fahrradwege und durchgängige Gehsteige sind bis zu den Rewe Standorten nur teilweise ausgebaut. Die Anreise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem E-Scooter ist den meisten

MitarbeiterInnen zu gefährlich. Sie bräuchten durchgängige Fuß- und Radwege, um ihnen die notwendige Sicherheit zu geben.

Aus dem Süden kommt ein Bus von Gainfarn über Bad Vöslau und Baden direkt in das Industriegebiet. Bei immer flexibleren Arbeitszeiten kann man sich allerdings nur am Morgen an den Stundentakt des Busses anpassen. Am Nachmittag enden die Arbeitszeiten sehr flexibel und der Bus ist mit zwei möglichen Verbindungen keine Alternative. Für die KollegenInnen braucht es einen Shuttle-Bus innerhalb des IZ-Wr. Neudorf mit einem Viertelstundentakt, der auch zu den Stationen der Wiener Lokalbahn und dem Bahnhof Mödling fährt.

So ein Bus könnte zusätzlich für Wege innerhalb des Industriegebietes genutzt werden und er würde es behinderten Personen erleichtern, zum Arbeitsplatz zu kommen bzw. überhaupt erst ermöglichen einen Job im IZ Süd anzunehmen.

#### ÖROK - NÖ Haltestelle zum regionalem Zentrum

2,1% der Bevölkerung fußläufig, 34,9% haben bis in 300 m eine Haltestelle, 22,4% bis 500m, 16,6% bis 750m, 9,3% bis 1.000m, 5,5% bis 1.250m, die restlichen 9,3% sind öffentlich nicht erschlossen.

Die Klimakrise ist untrennbar mit den entscheidenden sozialen Fragen verbunden. Die Broschüre über Arbeiten und Wirtschaften in der Klimakrise mit einem Fokus auf Österreich und die Rolle der Gewerkschaften liefert dazu Denkanstöße und konkrete Ansätze.

VON JOSEF MÜHLBAUER \*

## Von A wie Arbeit bis Z wie Zukunft

### KURZGEFASST

Wie kann gute Arbeit in Zukunft aussehen und wie auch unsichtbare, nicht entlohnte Arbeit gewürdigt werden? Die imperiale Lebensweise beutet billigste Arbeit und Ressourcen aus und schafft Wachstum.

Doch die derzeitige Klimakrise zeigt die Grenzen dieser Logik auf. Der Strukturwandel erfordert ein neues Verständnis von Arbeit und Wirtschaft – nämlich ein solidarisches.

Die Broschüre von „A wie Arbeit bis Z wie Zukunft“ entstand in einem kollektiven Schreibprozess, welcher fast ein Jahr andauerte. Initiiert wurde dieses Projekt von Magdalena Heuwieser und Ulrich Brand. Das Schreibkollektiv bestand aus VertreterInnen verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen. Trotz ihrer politischen Heterogenität einte sie das zentrale Dilemma unserer Zeit: Woran liegt es, dass sich sowohl soziale Ungleichheit als auch Umweltkrise weiter zuspitzen, obwohl es kaum an Wissen darüber fehlt?

Wenn 26 Personen so viel besitzen wie die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung, die Masse der Fluginsekten in den letzten 30 Jahren um 75 Prozent sank und GrünwählerInnen am häufigsten im Flugzeug sitzen, dann läuft etwas grundlegend schief.

Hierfür gibt es viele Gründe. Es ist den meisten Menschen in den westlichen Industriegesellschaften kaum möglich, ihren Alltag nicht auf Kosten anderer zu leben. Zu attraktiv sind die Bequemlichkeiten und kurzfristigen Vorteile für jede/n Einzelne/n beim Kauf einer billigen Flugreise oder eines neuen Smartphones. Doch nicht nur individuelle Kaufentscheidungen, sondern vor allem institutionelle Gegebenheiten stabilisieren die imperiale Lebensweise. Wachstumsimperative und neoliberale Logiken sowie viele politische Parteien und mächtige AkteurInnen präsentieren vereinfachte Lösung wie z.B.: grüne Scheinlösungen, die durch Effizienz und Technologien neue Wachstumschancen wittern; Rechtspopulismus, der MigrantInnen als Sündenböcke präsentiert und nicht zuletzt ne-

oliberalen AkteurInnen, die den Sozialstaat auf Diät halten um Banken und transnationale Konzerne zu finanzieren.

### Auswege werden gesucht

Für die AutorInnen der Broschüre ist daher klar: Für einen gerechten Strukturwandel und für einen Ausweg aus der neoliberalen Hegemonie braucht es ein neues Verständnis von Arbeit. Es braucht also eine gute Arbeit. Wichtige gesellschaftliche Akteure wie die Arbeiterkammer, Gewerkschaften und BetriebsrätInnen sollen diese forcieren und umsetzen. Gute Arbeit umfasst laut Arbeiterkammer „faire Einkommen und Sicherheit für die Beschäftigten“. Gute Arbeit dient einem selbst, zukünftigen Generationen sowie der Umwelt und wird nicht auf Kosten anderer ausgeführt. Demnach umfasst gute Arbeit auch Formen von Arbeit, die über die „klassische“ Erwerbsarbeit hinausgehen: Care- und Reproduktionsarbeit, Subsistenzarbeit und nicht zuletzt ehrenamtliche



**DIE FRAGE IST NICHT MEHR NUR: WIE KÄMPFEN WIR FÜR JOBS? SONDERN AUCH: FÜR WELCHE JOBS KÄMPFEN WIR?**



\*Josef Mühlbauer ist Mit-Autor der Broschüre und studiert im Master Politikwissenschaften.



### Broschüre zum Downloaden:

<https://kollektiv-periskop.org/projekte/von-a-wie-arbeit-bis-z-wie-zukunft/>





Gute Arbeit ist verbunden mit einer Verkürzung der Arbeitszeit – nicht mit einer Verlängerung.

Arbeit verdienen angemessene Wertschätzung. Eine gute Arbeit ist auch verbunden mit einer Verkürzung der Erwerbsarbeitszeit – was nicht nur zu mehr Selbstbestimmung und Freizeit, sondern auch zu einer Verringerung der Treibhausgas-Emissionen führen kann. Gute Arbeit umfasst aber auch ein Überdenken unserer Wirtschaftsweise. Um ein gutes Leben für alle zu ermöglichen, bedarf es einer weitestgehenden Demokratisierung der Wirtschaft. Mitbestimmen und Mitbesitzen werden zu zentralen Prinzipien an denen sich nicht nur BetriebsrätInnen orientieren können. Dadurch könnte der Fokus vom Wirtschaftswachstum und von der Profitlogik auf eine bedürfnisorientierte Produktion verschoben werden.

### Gerechter Strukturwandel

Es geht darum, anhand von konkreten Beispielen die Zusammenhänge zwischen der imperialen Lebensweise, der Klimakrise, der Geringschätzung un-

bezahlter Arbeit und öffentlicher Dienstleistungen, der Dominanz globaler Konzerne, der globalen und regionalen Ausbeutung von ArbeitnehmerInnen und MigrantInnen und der Missachtung von Menschen- und Gewerkschaftsrechten darzustellen. In Summe zeigt die Broschüre, dass der gerechte Strukturwandel stattfinden kann. Umweltbewegungen und Gewerkschaften diskutieren bereits dieses Thema und zwar unter dem Begriff der Just Transition. Derzeit strebt die Wirtschaft nach Wachstum zu Lasten aller irdischer Ressourcen. Nur wenn ein Umdenken mit Weitsicht auf den gesamten

Planeten geschieht, kann dieses gelingen. Der Umbau soll auch bestehende Muster der Ausbeutung und Unterdrückung überwinden, ohne neue zu schaffen, und dabei durchaus Eigentums- und Machtverhältnisse in Frage stellen. Ziele sind gute Arbeits- und Lebensbedingungen wie auch leistbare Energie und Mobilität für alle. Damit der notwendige Umbau der Produktionsprozesse nicht zu Lasten der Beschäftigten geht, sind vielfältige Maßnahmen wie Umschulungsprogramme, neue klimafreundliche Arbeitsplätze, soziale Absicherung und Arbeitszeitverkürzung

– gemeinsam mit Beschäftigten und Gewerkschaften gestaltet – notwendig. Ein möglicher Ansatz der Realisierung der Just Transition wäre der Ausbau der Daseinsvorsorge in Form einer breit gefassten sozial-ökologischen Infrastruktur. Es geht darum, öffentliche Räume und Naherholungsgebiete zu schaffen und zu sichern. Es muss öffentliche Verkehrsmittel sowie einen erschwinglichen Zugang zu Energie, Wasser, Wohnen, Gesundheit, Internet und Bildung für alle geben – nur so ist eine hohe Lebensqualität jenseits von Konsum- und Wachstumszwang gewährleistet. □

### IDEOLOGIEWANDEL

## NEOLIBERALISMUS

In den 1970-er Jahren geriet die imperiale Lebensweise erstmals sichtbar an ihre Grenzen: Die steigenden Ölpreise brachten die auf fossiler Energie basierende Wirtschaft des Globalen Nordens in Bedrängnis. Die bis dahin vorherrschende sozialdemokratische Wirtschaftspolitik (Keynesianismus) schien nicht mehr in der Lage, die Krise zu bewältigen. Schon bald setzte sich in den Debatten um eine neue Wirtschaftsordnung der Neoliberalismus als beherrschende Ideologie durch. Diese ließ zu, dass sich

die imperiale Lebensweise und die damit einhergehende Umweltzerstörung noch weiter vertiefen und ausbreiten konnten. Immer mehr wirtschaftliche und gesellschaftliche Bereiche müssen sich seither der Marktlogik fügen, bei Marktversagen wird die Verantwortung gerne auf die Allgemeinheit abgeschoben. Staatliche oder kommunale Betriebe werden privatisiert, Unterstützungen für Bedürftige gekürzt, Unternehmenssteuern gesenkt und Staaten in Krisen zu Sparprogrammen gezwungen.

In den letzten zwei Jahre haben sich die Preise im EU-Emissionshandel verfünffacht. Für einige Unternehmen bedeutet das eine spürbare Kostenbelastung, und sie denken laut darüber nach, aus der EU abzuwandern. Doch es gibt ein Rezept gegen dieses Kostengefälle, das nicht auf Abschottung hinausläuft. **VON CHRISTOPH STREISSLER\***

## Grenzausgleich für Klimaschutz

### KURZGEFASST

Zum Schutz der Industrie in der EU will die künftige EU-Kommission einen Klimazoll einführen. Der Artikel zeigt, warum die Industrie in der EU eine wichtige Rolle hat und wie der Klimazoll funktionieren soll. Die große Frage ist, wie er zu den Regeln der Welthandelsorganisation WTO passt.

**P**rotektionismus ist die Wirtschaftspolitik der Populisten. Durch Hindernisse für den Freihandel wollen sie die Wirtschaft vor ausländischer Konkurrenz schützen. So feiert der Protektionismus heute fröhliche Urstände. Die USA schotteten sich gegen China ab und entfachten einen Wirtschaftskrieg, Großbritannien will seine einstige Größe

durch neuerliche Isolation erreichen, und Indien versucht seine Wirtschaft durch steigende Importzölle zu schützen – drei Beispiele von vielen Staaten, in denen Populisten die Oberhand haben.

Dabei ist eine aktive Industriepolitik auch bei offenen Grenzen möglich. Aktive Industriepolitik bedeutet, den produzierenden

Sektor im wirtschaftlichen Gesamtgefüge bewusst zu stärken. Das kann etwa durch gezielte Ausbildungsmaßnahmen oder durch Anreize für Effizienz und Innovation geschehen. Das schafft ein Gegengewicht gegen die Tendenz zur Verlagerung von Unternehmen wegen niedriger Arbeits- oder Umweltkosten. Staaten mit einem starken Produktionssektor bewältigen Krisen besser als Staaten, die vor allem auf den Dienstleistungsbereich setzen.

### Faire und unfaire Vorteile

Wenn Unternehmen aufgrund besserer Technik oder geringeren Energieverbrauchs kostengünstiger produzieren können als Konkurrenten im Ausland, ist es gerechtfertigt, dass ihnen dieser Kostenvorteil auch im internationalen Handel nützt. Wenn sie aber Kostenvorteile durch Sozialdumping oder Umweltverschmutzung erzielen, wird dies als ungerecht empfunden.

Ein Unterschied in den Umweltkosten, der für einige europäische Unternehmen Be-



**” IN ÖSTERREICH TRÄGT DER PRODUZIERENDE SEKTOR (OHNE DIE BAUWIRTSCHAFT) KNAPP 20 % ZUM BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP) BEI (2018).**



\*Christoph Streissler ist Chemiker und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.

deutung hat, sind die Kosten für Emissionszertifikate von Treibhausgasen. Bei der Produktion in der EU kostet beispielsweise die Herstellung einer Tonne Stahl (beim gegenwärtigen Preis der Emissionszertifikate) etwa 40 Euro mehr als in Staaten, die bisher den Ausstoß von Treibhausgasen nicht beschränken. Bei einem Weltmarktpreis von etwa 600 Euro pro Tonne entspricht dies Mehrkosten von circa 7 Prozent.

Der europäische Emissionshandel (EU ETS) ist die wichtigste Klimaschutzmaßnahme in der EU. Sein Kernstück ist die Begrenzung der Gesamtmenge der Treibhausgase, die die teilnehmenden Industrieunternehmen gemeinsam ausstoßen dürfen. Diese Gesamtmenge wird von Jahr zu Jahr verringert, so dass die Gesamtemissionen sinken – bis 2030 um 43 Prozent gegenüber 2005. Ohne hier auf die Details des EU ETS einzugehen: Der Effekt ist, dass die Emission einer Tonne Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in der EU derzeit etwa für Produktionsunternehmen mit 25 Euro zu Buche schlägt.

### Carbon Leakage

Diese Kostennachteile gegenüber Importen können theoretisch einen Anreiz für die Verlagerung der Unternehmen in Länder außerhalb der EU – in sogenannte Drittstaaten – darstellen, ein Effekt, der als „Carbon Leakage“ bezeichnet wird. Es gibt bisher keinen Nachweis, dass eine solche Verlagerung wegen der CO<sub>2</sub>-Kosten tatsächlich stattfindet. Dennoch bekommen die produzierenden Unternehmen seit der Einführung des EU ETS im Jahr 2005 den Großteil der Zertifikate kostenlos zugeteilt. Der Effekt ist eine Subventionierung der europäischen →



Österreich soll auch weiterhin ein Industriestandort bleiben.

### WTO - WELTHANDELSORGANISATION

## INTERNATIONALER HANDEL

Vor mehr als 200 Jahren zeigte der englische Ökonom David Ricardo, dass freier Handel allen beteiligten Staaten nützt, wenn sie jeweils das produzieren, was sie besonders gut können (Theorie des komparativen Vorteils). Damals war England als führende Industrienation zwischen Protektionismus und Liberalismus hin- und hergerissen. Mit der Zeit setzte sich die Idee der offenen Grenzen durch, und so wurde Freihandel nach dem zweiten Weltkrieg zum tragenden Prinzip des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen GATT. Aus diesem ging 1995 die Welthandelsorganisation WTO hervor, der heute 164 Staaten angehören; abgesehen von den EU-Mitgliedstaaten ist auch die EU selbst Mitglied.

Die WTO ist eine zwischenstaatliche Organisation, die Regeln für den internationalen Handel festlegt. Ihr Ziel ist der Abbau zwischenstaatlicher Handelschranken. Dieser folgt den Prinzipien der Nicht-Diskriminierung, der Gegenseitigkeit, der Transparenz, aber auch der rechtlichen Durchsetzbarkeit.

Ein seit langem bestehender Kritikpunkt an der WTO ist die fehlende Berücksichtigung von Arbeits- und Umweltstandards. Daher fordert etwa der Europäische Gewerkschaftsbund seit langem die Berücksichtigung der Kernarbeitsnormen im WTO-Regelwerk.

In den letzten Jahren ist die WTO in die Krise geraten, freilich aus ganz anderen Gründen. Anstelle multilateraler Abkommen, die alle Mitglieder der WTO miteinander abschließen, kommt es immer öfter zu bilateralen Handelsverträgen, vorbei an der WTO. Beispiele sind TTIP und CETA, zwei Abkommen, die die EU mit den USA bzw. mit Kanada abgeschlossen hat. Schwerpunkt ist hier nicht mehr die Senkung von Zöllen, denn diese gehen ohnehin schon gegen Null. Vielmehr geht es um eine Stärkung der Stellung von Investoren gegenüber Staaten und um bevorzugte Handelsbeziehungen zwischen Industriestaaten, von denen Entwicklungsländer ausgeschlossen bleiben.

Wichtig für das Funktionieren der WTO ist das Berufungsgremium, die letzte Instanz bei der Streitbeilegung. Die USA weigern sich, der nötigen Nachbesetzung der Richter zuzustimmen. Damit ist das Gremium handlungsunfähig. Diese bewusste Schwächung der WTO ist Teil der protektionistischen Politik, die die USA seit drei Jahren betreiben.

### Zum Weiterlesen:

WTO und UNEP: „Trade and Climate Change“, verfügbar unter [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/trade\\_climate\\_change\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_climate_change_e.pdf)



## „ DAS EU ETS IST DIE WICHTIGSTE KLIMASCHUTZMASSNAHME IN DER EU. DER GRENZAUSGLEICH SCHÜTZT DIE INDUSTRIE VOR DER ABWANDERUNG WEGEN EINES KOSTENGEFÄLLES BEI CO<sub>2</sub>.

gezahlten Zertifikatskosten rückerstattet werden. Damit würde sicher gestellt, dass Produkte aus der EU am Weltmarkt keinen Kostennachteil hätten.

### Ein treffsicherer Ausgleich

Der Vorteil eines derartigen Zolls besteht in seiner Treffsicherheit. Denn es wird nur der konkret auftretende Kostennachteil der Produktion in der EU wettgemacht. Der Nachteil besteht darin, dass der Zoll nicht konstant sein kann, da er ja den jeweils geltenden Preis der ETS-Zertifikate ausgleichen soll; ihr Preis schwankt mit der Zeit.

Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, dass auch in einigen anderen Staaten CO<sub>2</sub>-Emissionen einen Preis haben. In Südkorea, dem Land mit dem größten Emissionshandelssystem nach der EU, lag der CO<sub>2</sub>-Preis 2018 bei etwa 20 Euro. China hat Pilotprojekte für den Emissionshandel gestartet; in der Region Peking lag der Preis 2018 bei etwa 10 Euro. Werden aus derartigen Regionen Produkte importiert, so ist nur ein Zoll in der Höhe gerechtfertigt, der dem Unterschied zwischen den CO<sub>2</sub>-Preisen entspricht.

Ein Grenzausgleich, der die Mehrkosten der Produktion in der EU wirklich ausgleicht, würde die Gefahr bannen, dass Unternehmen wegen der höheren CO<sub>2</sub>-Preise in der EU in Drittstaaten abwandern. Daher könnte – oder vielmehr müsste – dann auch das ineffiziente und kostspielige System der Gratiszuteilungen aufgegeben werden.

### Zulässige Beschränkung des Freihandels?

Zu den geschilderten Schwierigkeiten bei der Gestaltung eines zielgenauen Grenzausgleichs kommt ein weiteres Problem: Es ist offen, ob dieses System mit den Regeln der Welthandelsorganisation WTO vereinbar ist. Erstens dürfen nämlich für gleichartige Produkte nicht unterschiedliche Zollsätze angewendet werden. Ein Unterschied bei den Zollsätzen ist nur zulässig, wenn Unterschiede an den Produkten selbst feststellbar sind, nicht aber, wenn sie sich nur nach der Herstellungsweise unterscheiden. Ob bei der Produktion viel oder wenig Treibhausgase emittiert wurden, darf bei der Bemessung des Zolls nicht berücksichtigt werden. Zweitens dürfen importierte Produkte nicht mit einem höheren Zoll belegt werden als die in der EU produzierten. Drittens dürfen keine Exportsubventionen vergeben werden.

Doch auf der anderen Seite wird ausdrücklich festgelegt, dass nichts im Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen der WTO Umweltschutzmaßnahmen entgegenstehen darf. JuristInnen wälzen derzeit die Frage hin- und her, ob diese Ausnahme auch für Klimaschutz gilt.

Auf europäischer Ebene hat Frankreich seit längerem die Idee eines Grenzausgleichs propagiert und dementsprechend bereits viel zur Vereinbarkeit des Instruments mit den WTO-Regeln erarbeitet. Nun hat auch die designierte Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihrer Rede vor dem Parlament angekündigt, dass unter ihrer Präsidentschaft ein solcher Grenzausgleich eingeführt wird, um die europäische Industrie vor Carbon Leakage zu schützen.

Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber der Weg ist nicht einfach. Denn es gilt, den Grenzausgleich so gestalten, dass er gleichzeitig administrierbar und treffsicher ist. Nur so kann die EU zeigen, dass sie nicht dem protektionistischen Impuls nachgibt und den Grenzausgleich zur Abschottung der Wirtschaft verwendet. □

→ Industrie, die 2018 in Summe etwa 9 Milliarden Euro ausmachte. Diese Subvention wird unabhängig davon gewährt, ob tatsächlich billigere Konkurrenzprodukte aus Drittstaaten in der EU auf den Markt kommen oder ob EU-Unternehmen mit ihren Produkten am Weltmarkt durch die Mehrkosten einen Nachteil haben. Damit ist die Subvention durch Gratiszertifikate sowohl ineffizient als auch sehr teuer.

Als Alternative zu diesem ineffizienten System der Gratiszuteilung wird seit geraumer Zeit eine Art Zoll diskutiert. Werden Produkte wie Stahl, Zement oder Kunstdünger in der EU produziert, so fallen für sie Kosten für die ETS-Zertifikate an. Werden sie aus Drittstaaten importiert, in denen der Ausstoß von Treibhausgasen nichts kostet, so sollen sie mit einem Zoll belegt werden, der so hoch ist, dass der Kostenunterschied gerade ausgeglichen wird. Da das Wort „Zoll“ einen negativen Beigeschmack hat, wird stattdessen gern von einem „Grenzausgleich“ gesprochen, zu Englisch „Border Adjustment“ oder „Border Carbon Adjustment“ (BCA). Umgekehrt müssten für Exporte aus der EU in Drittstaaten die bei der Produktion

### Aktive Industriepolitik für gute Arbeit

- Verhinderung der Abwanderung von Unternehmen wegen eines Kostengefälles bei CO<sub>2</sub>
- Aufnahme von Umwelt- und Sozialstandards in die WTO-Regeln
- Rückkehr zum Multilateralismus

### Unser Standpunkt

# Aktion



## NACHLESE

### Klimatransparenz beim Pkw-Kauf

Wer heute ein Auto kauft, braucht verlässliche und realitätsnahe Informationen, wie umweltfreundlich das Fahrzeug ist. Das gilt auch für das E-Auto. Darüber referierten und diskutierten Expertinnen und Experten aus Arbeiterkammer Wien, Kommission, VerbraucherInnenverbänden und Wissenschaft am 25. Oktober 2019 im Bildungszentrum der AK Wien. Im Mittelpunkt standen die Vorgaben für eine neue Verbrauchskennzeichnung der EU bei Pkw und die Ausweisung von allen CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang des Lebensweges eines Autos (Energie für Produktion, Fahrtrieb und Endverwertung). Die neue AK-Studie „Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren“ lieferte hierzu eine Grundlage für 33, am österreichischen Markt erhältliche E-Pkw. Alle Unterlagen, plus Videos und Vorträge sind abrufbar unter: <https://wien.arbeiterkammer.at/e-autokauf>. **FG**

## AK KLIMADIALOG

### Alternative Antriebstechnologien – Gegenwart und Zukunft in Österreich

Der achte AK Klimadialog am 11. November war alternativen Antriebstechnologien als Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors gewidmet. Theresia Vogel vom Klima- und Energiefonds berichtete über den Stand der Forschung und Umsetzung in Österreich. Da der Umbruch neue Player und Technologien stärkt, müsse Österreich rasch innovative Antworten finden, um Arbeitsplätze in der Branche und die Position am globalen Markt zu sichern. Sylvia Leodolter (AK Wien) plädierte darüber hinaus für einen raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Im Sinne eines sozial gerechten Wandels brauche es nämlich eine klimaschonende Mobilitätsgarantie für alle. Der Ausbau der E-Mobilität sei eine wichtige Ergänzung dazu, etwa zur Überwindung der sogenannten letzten Meile. **FW**

## DIGITALISIERUNG

### Futurezone Day 2019

Am 21. November fand zum vierten Mal der Futurezone Day statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Klimakrise und wie Technologie dabei helfen kann, diese zu überwinden. Neben der Keynote des Weltraumexperten Rudolf Schmidt wurden in mehreren Panels Themen wie Energie, Mobilität, Digitalisierung und Recycling diskutiert. Die AK war mit einem eigenen Panel zum Thema „Wie Digitalisierung das Arbeitsklima verändert“ vertreten. <https://futurezone.at> **SL**

## BUCH

### Naomi Klein: Warum nur ein Green New Deal unseren Planeten retten kann

Erschienen bei Hoffmann und Campe, Hamburg 2019.

In ihrem siebenten Buch, im englischsprachigen Original „On Fire: The Burning Case for a Green New Deal“, fasst Naomi Klein Beobachtungen aus mehr als einem Jahrzehnt zusammen und ergänzt diese um aktuelle Befunde, wie die Bewältigung der klimapolitischen Trendwende gleichzeitig zu einer gerechteren Gesellschaft führen könnte. Sie setzt damit den Weg fort, den sie schon in ihrem Buch „This Changes Everything: Capitalism vs. the Climate“ vorgezeichnet hat. In der Zwischenzeit geht die Idee eines Green New Deal – in Anlehnung an Franklin D. Roosevelts Sozial- und Wirtschaftsreformen der 1930-er Jahre, die die USA aus der Weltwirtschaftskrise führen sollten – aber nicht nur bei den US-amerikanischen Demokraten um. Auch die designierte Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, fordert einen European Green Deal. Kleins Ideen kommen insofern genau zur richtigen Zeit. Ein großer Publikumserfolg zeichnet sich jedenfalls schon ab. **FW**

## Kunst und Klima virtuell

Die AK Wien sponsert die „Stories“-App des Kunsthistorischen Museums. Sehenswert und spannend ist die Tour „Schnee von gestern!? Klima, Kunst und Katastrophen“. In 9 Stationen (Bilder und Stücke aus der Kunstsammlung) wird das Thema Klimakrise und Nachhaltigkeit aufgegriffen. Unter anderem kommt eine Gletscherforscherin zu Wort, der eigene ökologische Fußabdruck und Naturkatastrophen werden zum Thema. Hier der Link zur App: <https://www.khm.at/erfahren/kunstvermittlung/app-khm-stories/>



# DIE ACHT PRIORITÄTEN DER AK FÜR EIN LEBENSWERTES ÖSTERREICH

**FAIRE  
ARBEITSBEDINGUNGEN**

**MEHR CHANCEN AM  
ARBEITSMARKT**

**STEUERGERECHTIGKEIT**

**SOZIALE SICHERHEIT**

**GESCHLECHTER-  
GERECHTIGKEIT**

**BILDUNGSCHANCEN**

**LEISTBARES WOHNEN**

**SOZIAL GERECHTER  
KLIMASCHUTZ**



**ALLE FORDERUNGEN DER AK AN DIE NÄCHSTE  
BUNDESREGIERUNG FINDEN SIE HIER:**

[www.arbeiterkammer.at/forderungen2019](http://www.arbeiterkammer.at/forderungen2019)





# Medien



## SPECIAL REPORT

### Gesundheit, Demographie und Klimawandel

Willi Haas, Hanns Moshammer, Raya Muttarak, Olivia Koland (Hrsg.): Österreichischer Special Report Gesundheit, Demographie und Klimawandel (ASR18), Verlag der ÖAW Verlag (auch open access), Wien 2019

Der Bericht des Austrian Panel on Climate Change (APCC) ist eine umfassende Erhebung, Zusammenfassung und Bewertung des aktuellen Standes der Forschung zu den komplexen Beziehungen zwischen Gesundheit, Demographie und Klimawandel. Hitze, Veränderungen im Ökosystem und daraus folgende Allergien und Infektionskrankheiten sowie extreme Wetterphänomene rufen die stärksten Gesundheitsfolgen hervor. In Zukunft werden sich die Risiken für die menschliche Gesundheit erhöhen, und mögliche negative Folgen werden durch den demographischen Wandel noch verstärkt. Bei rechtzeitigem Handeln eröffnen sich aber auch Chancen für Klimaschutz, Gesundheit und andere gesellschaftliche Bereiche. **SL**



## MOBILITÄT

### Energiewende im Verkehr

VCÖ (Hrsg.): Energiewende im Verkehr – erneuerbar und elektrisch, VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft, 4/2019, Bestellung und Download [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

Der Verkehr in Österreich ist nach wie vor von importiertem Erdöl abhängig. Und der Energiebedarf ist in den vergangenen Jahren statt zu sinken weiter gestiegen. In dieser VCÖ-Publikation wird anhand von zahlreichen Daten sowie nationalen und internationalen Good Practice-Beispielen gezeigt, welche Entwicklungen und Rahmenbedingungen es braucht, um eine Energiewende im Verkehr zu erreichen. Dabei werden die Vor- und Nachteile unterschiedlicher alternativer Antriebsarten (elektrisch, Wasserstoff, E-Fuels) sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr dargestellt und auch die Chancen des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs analysiert. Dazu bietet die Publikation des VCÖ eine Vielzahl von übersichtlichen Grafiken an. **SL**



## TIPP

### UMWELT-KONTROLLBERICHT

Im Bericht des Umweltbundesamts werden regelmäßig die Entwicklungen in Österreich analysiert. Neu ist erstmals der Link zu den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDG). Insgesamt gibt es nur in wenigen Bereichen Verbesserungen, hier insbesondere bei der Feinstaubbelastung. Große Anstrengungen braucht es, um die Klimaziele zu erreichen, bei der Biodiversität und beim Verkehrslärm. Ein kritischer Blick auf die negativen Aspekte der Landwirtschaft kommt zu kurz. <https://www.umweltbundesamt.at/ukb> **SI**

## NEUERSCHEINUNG

### Demokratiegefährdung

Martin Schürz: Überreichtum, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 2019

Während über die Armen jedes Detail ihrer ökonomischen Verhältnisse amtsbekannt ist, interessierten sich Politik und Wissenschaft über Jahrzehnte nicht für die Verhältnisse der Reichen. Das änderte sich mit den Erhebungen zur finanziellen Situation und zum Konsum der Haushalte (HFCS) der europäischen Zentralbanken, die in Österreich von Martin Schürz geleitet werden. Im Buch widmet er sich der Frage, was exzessiver Reichtum einiger weniger bei gleichzeitiger Armut so vieler für Gesellschaft und Demokratie bedeutet. Was folgt daraus für die Politik? Eine zaghafte Vermögenssteuer ist nicht hinreichend. Nicht bescheidene Beiträge der Superreichen sind nötig, sondern eine demokratische Grenzsetzung. Damit muss aufs Neue die Eigentumsfrage gestellt werden. Dieses Buch zeigt die mit ungezügelter Reichtum verbundenen Gefahren für Demokratie und politische Gleichheit und analysiert Rechtfertigungsstrategien für den Überreichtum der Wenigen. **SI**



### Blog zu Klima & Wirtschaft

Rund um das Thema Internationale Klimapolitik gibt es auf der Seite von Germanwatch allerhand interessante Beiträge zu lesen – aktuell gerade zum Thema Klimaschutzanstrengungen der G20 Staaten (Brown to Green-Report). Mehr dazu: <https://www.germanwatch.org/de>

Im Mai 2018 präsentierte die AK ihren ersten Wohlstandsbericht. Um die Debatte über nachhaltigen Wohlstand und gesellschaftlichen Fortschritt weiter voranzutreiben und politische Kohärenz im Sinne der SDGs einzufordern, ist soeben der zweite AK-Wohlstandsbericht erschienen. **VON FLORIAN WUKOVITSCH**

# Wohlstandsbericht 2019: Beschäftigung & Klimaschutz



**Buxbaum/Kranawetter/  
Wukovitsch (Koordinatorinnen):** AK-Wohlstandsbericht 2019. Materialien zu *Wirtschaft & Gesellschaft* 194, Oktober 2019, [www.arbeiterkammer.at/wohlstandsbericht2019](http://www.arbeiterkammer.at/wohlstandsbericht2019).

**W**ohlstand ist das oberste Ziel des Wirtschaftens. Eine hohe Wirtschaftsleistung schafft wesentliche Voraussetzungen für ein gutes Leben und erleichtert sozialen Fortschritt. Viele zentrale Aspekte eines guten Lebens für alle sind aber nur lose mit einem höheren materiellen Wohlstandsniveau verbunden. So muss beispielsweise die Einkommensverteilung oder die Gesundheits- und Umweltsituation mit eigenen Indikatoren beobachtet werden.

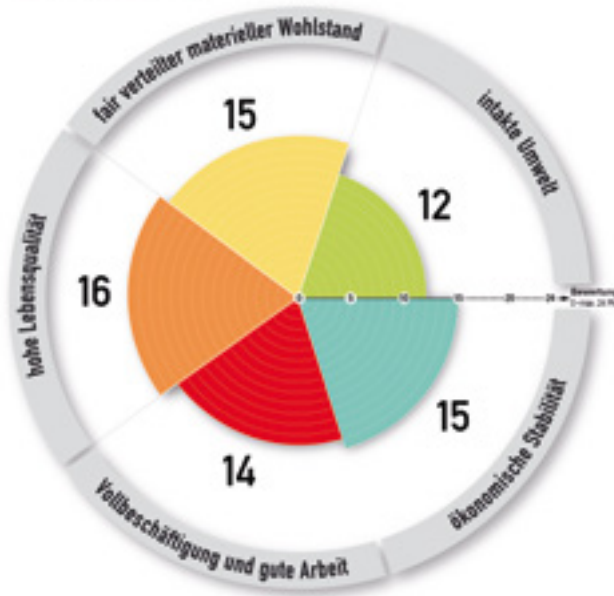
Breit rezipierte Ansätze wie der Bericht der sogenannten Stiglitz-Kommission (2009), oder die 2015 beschlossenen UN-Ziele nachhaltiger Entwicklung (SDGs), haben in den letzten zehn Jahren versucht, ein breiteres Wohlstandsverständnis auch politisch zu verankern. In Österreich soll insbesondere das von Statistik Austria im Jahr 2012 ins Leben gerufene Projekt „Wie geht’s Österreich?“ die Wohlstandsmessung auf eine breitere Basis stellen.

Der AK-Wohlstandsbericht knüpft an diese Vorarbeiten an, setzt aber bei der Auswahl der Indikatoren einen interessenpolitischen Schwerpunkt. Auf der Grundlage möglichst klar definierter Zielwerte wird die mittelfristige Wohlstandsentwicklung anhand von 30 Indikatoren in fünf Dimensionen (siehe Abbildung) aus interessenpolitischer Perspektive beurteilt. Daraus leitet die AK (wirtschafts-)politische Prioritäten und Maßnahmen für die kommenden Jahre ab.

## AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur Bestellung als Hardcopy unter [wirtschaft.umwelt@akwien.at](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at)

- 45 **Die Lkw-Maut als Öko-Steuer** Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 **BerufsenkerInnen am Wort** Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung, 2012
- 47 **Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit** Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Johanna Schaupp. Studie, 2012
- 48 **Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautgesetz** Verfassungsrechtliche Analyse. Nicolas Raschauer. Studie, 2012
- 49 **Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!** Herausforderungen und Gefahren für den öffentlichen Nahverkehr in Österreich. Tagungsband, 2013
- 50 **Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich**, 2013
- 51 **Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt** Konstellationen zwischen Straße und Schiene. Ronald Scheucher; 2014
- 52 **Modal Split im Güterverkehr** Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Max Herry, Norbert Sedlacek; 2014
- 53 **Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz** im Eisenbahnwesen Studie und Rechtsgutachten, 2014
- 54 **Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit** Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland, 2014
- 55 **Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung.** Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie, 2015
- 56 **Pendeln in der Ostregion.** Potenziale für die Bahn. Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder, 2015
- 57 **Penderanalyse Wien und Ostregion.** Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014. Odilo Seisser, 2016
- 58 **Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur.** Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und Gemeindestraßen. Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil, 2016
- 59 **Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht** Rechtswissenschaftliche Studie. Konrad Lachmayer 2016
- 60 **Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität** Astrid Segert, Studie 2017
- 61 **Arbeitswege und Arbeitszeit - Zeit für mein Leben?** Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich. Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch, 2018

**Grenzenlose Mobilität - Grenzenlose Ausbeutung.** Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft. Studie, 2016



QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG.

## „ DIE ANALYSE LEGT NAHE, DASS IN NAHER ZUKUNFT POLITISCHE SCHWERPUNKTE IN DEN DIMENSIONEN ‚VOLLBESCHÄFTIGUNG UND GUTE ARBEIT‘ SOWIE ‚INTAKTE UMWELT‘ GESETZT WERDEN.

Im Vergleich zum ersten AK-Wohlstandsbericht kam es zu einigen Änderungen. Zunächst wurde das Set um je einen Indikator pro Wohlstandsdimension ergänzt, nicht zuletzt um den SDG-Bezug zu stärken. Daneben gab es kleinere Anpassungen, beispielsweise setzt der Indikator zur Vermö-

gensverteilung einen neuen Fokus. Und um eine bessere Anknüpfung an den Budgetprozess zu gewährleisten, wurde der Veröffentlichungstermin in den Herbst gelegt.

Neu ist auch, dass zusätzlich zur Gesamtbewertung der Entwicklung pro Indikator nunmehr der Ausblick auf das

kommende Jahr gesondert ausgewiesen wird. Dieser wird in drei Abstufungen mit negativ (-), neutral (-) oder positiv (+) bewertet. Damit wird die Prognose noch transparenter dargestellt.

Im internationalen Vergleich steht Österreich weiterhin sehr gut da. Hohe Einkommen bedeuten hohe Lebenszufrie-

denheit. Während die Armutsgefährdung im europäischen Vergleich gering, der Grad gewerkschaftlicher Mitbestimmung zufriedenstellend und der öffentliche Verkehr gut ausgebaut sind, erlauben ökonomische Stabilität und hohe Forschungsausgaben prinzipiell einen optimistischen Blick in die Zukunft.

Die kurzfristige Prognose ist hingegen weniger positiv. Neben anhaltenden strukturellen Problemlagen – u.a. hohe Vermögenskonzentration, großer Abstand zwischen Frauen- und Männereinkommen –, ist auch durch die Konjunkturertrübung, politische Weichenstellungen (Stichwort 12-Stunden-Tag) und die geringen Ambitionen in der Energie- und Klimapolitik der Ausblick ins kommende Jahr bei der Mehrzahl der Indikatoren neutral oder negativ.

Die Analyse legt nahe, dass in den kommenden Jahren Schwerpunkte in den Dimensionen „Vollbeschäftigung und gute Arbeit“ und „intakte Umwelt“ (insb. Klimapolitik) gesetzt werden. Dafür bieten sich gezielte, öffentliche Investitionen, innovative Formen der Arbeitszeitverkürzung und öffentliche Beschäftigungsprogramme an. □

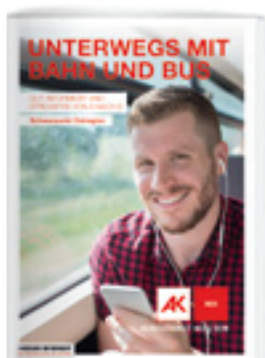
PDF-Download [www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

## AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- 186 Green Jobs. Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale. Studie, 2012
- 187 Die Zukunft der Wasserversorgung. Der Zugang zu Wasser im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Gut, Menschenrecht und Privatisierung. Tagungsband, 2013
- 188 Aktuelle Erkenntnisse zu hormonell wirksamen Substanzen Tagungsbericht, 2013
- 189 Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch. Studie, 2015
- 189a Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: Passenger Car Emissions: Standard and Real-World Fuel Consumption. Study on behalf of the Vienna Chamber of Labour. Studie, 2016
- 190 Konrad Lachmayer: Demokratierechtliche Analyse der privaten Rechtssetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL). Studie, 2016
- 191 Jana Flemming, Ulrich Brand: Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik. Studie, 2017
- 192 Werner Hochreiter (Hrsg.): 15 Jahre Aarhus-Konvention, Tagungsband, 2017
- 193 Zwischen Norm- und Realverbrauch – Was hat sich in Österreich seit 2015 bei neuen PKW verändert? Holger Heinfellner, Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2017
- 194 Environmental Inequality in Europe – Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context. Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Gijlum, 2017
- 195 Neue biotechnologische Züchtungstechniken – Rechtliche Einordnung in Hinblick auf die Schlussanträge von Generalanwalt Bobek zum Vorabentscheidungsverfahren C-528/16. Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2018
- 196 Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht – Fakten und Regulierungsdefizite. Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2018
- 197 Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Langfassung) Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197a Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Kurzfassung)
- 198 Umweltgerechtigkeit; Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umweltverhalten; Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching Alexandra Wegscheider-Pichler, Sacha Baud, 2019
- 199 Zu Fragen der Verteilungswirkungen in der Klimapolitik Josef Baum, 2019
- 200 ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht Josef Werner Hochreiter, 2019
- 201 Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren – Eine Marktanalyse Holger Heinfellner, David Fritz, 2019



# Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



## FAHRGASTRECHTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der Ratgeber „Unterwegs mit Bus und Bahn – Schwerpunkt Ostregion“ bietet einen lesbaren Überblick über die Beförderungs- und Tarifbestimmungen von ÖBB, Wiener Linien, VOR und Westbahn. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Fahrgastrechte allgemein und bei Verspätungen gelegt und wie man diese durchsetzen kann. Wissenswertes zum Pendlerpauschale und Park&Ride sowie umfassende Informationen über Ansprechpartner und Beschwerdestellen sind übersichtlich dargestellt.



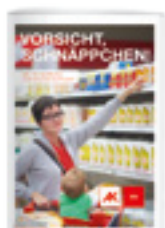
## VERSÄTUNGS- ENTSCHÄDIGUNG

Als Fahrgast können Sie unter bestimmten Voraussetzung bei Bus und Bahn eine Entschädigung für Verspätungen verlangen. Bei der Bahn gilt das nicht nur bei Einzeltickets, sondern auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten). Tipps dazu in diesem Folder.



## TIPPS FÜR EINE GUTE REISE

Der Urlaub ist für alle eine wichtige Erholungszeit. Damit die schönste Zeit des Jahres auch tatsächlich in bester Erinnerung bleibt, hat die AK Tipps zur Planung, Vorbereitung und zum richtigen Verhalten bei auftretenden Schwierigkeiten im Urlaub zusammengestellt.



## VORSICHT SCHNÄPPCHEN!

Werbung und Marketing arbeiten in allen Bereichen mit vielen Tricks, wollen sie uns doch so viel wie möglich verkaufen. Die Broschüre gibt Tipps, wie Sie diese alten und neuen (Neuromarketing oder Web 2.0) „Manipulationen“ umgehen können.



## LEBENSMITTEL- KENNZEICHNUNG

Lebensmittel müssen laut EU-Verordnung so gekennzeichnet sein, dass VerbraucherInnen über Nährwerte, Allergene, Herkunft und Zutaten oder Haltbarkeit verständlich informiert werden. Die Broschüre erklärt die Bedeutung der Kennzeichnung.



## BÜRO UND UMWELT

Der umweltfreundliche Arbeitsplatz: Energie besser nutzen, nachhaltige Büromaterialien verwenden, gesünder essen oder spritsparender zur Arbeit fahren. In dieser Broschüre finden Sie und Ihre KollegInnen hilfreiche Tipps und Infos für ein gesundes Arbeitsumfeld.