

ZUKUNFT

DIE DISKUSSIONSZEITSCHRIFT FÜR POLITIK, GESELLSCHAFT UND KULTUR

Stadtentwicklung für die Wienerinnen
und Wiener im 21. Jahrhundert
Rudi Schicker

Stadt fair teilen
Eva Kail

Mobilität mit Zukunft bringt mehr
Lebensqualität in die Städte
Christian Fölzer

Mali: Militarisierung der Sahelzone
Stefan Brocza



WIEN AUSSEN

EIN FOTOPROJEKT
VON DIDI SATTMANN
WIEN MUSEUM



PLUS Akzente.

EDITORIAL

Dass Österreichs Außenpolitik auch nicht mehr das ist, was sie einmal unter Kreisky war, gehört zum Standard-Lamento weltpolitisch interessierter BeobachterInnen. Selten wurde das aber so eindrucksvoll vor Augen geführt wie bei der Entscheidung zum Abzug des österreichischen UN-Kontingents vom Golan. Wenn Wolfgang Petritsch in diesem Zusammenhang von der »völligen Aufgabe der Außenpolitik Österreichs« spricht, dann klingt dabei der Ärger über den selbstgewählten Weg in den internationalen Bedeutungsabstieg deutlich mit.

Zweifellos hat das Argument Gewicht, dass österreichische Blauhelme nicht dafür am Golan sind, sich mit französischen und britischen Waffen von einer Bürgerkriegspartei beschließen zu lassen. Damit wird allerdings nur das vorgelagerte Versagen der österreichischen Außenpolitik angesprochen, das EU-Waffen-Embargo aufrecht zu erhalten und eben solche (offiziellen) Waffenlieferungen hintanzuhalten.

Die UN-Mission war der sichtbare Beweis für die Bedeutung Österreichs zur Schaffung von Sicherheit und Stabilität im Nahen Osten, der Abzug spiegelt wider, dass Österreich offenbar inzwischen auch durch die Fidschi-Inseln ersetzbar ist. Und dabei haben wir noch Glück: Würde Österreichs Rückzug zum Ende der UN-Mission geführt haben, wäre an der syrisch-israelischen Grenze ein Sicherheitsvakuum entstanden, für das Österreich die Verantwortung kaum hätte tragen können. Man fragt sich mit Wolfgang Petritsch Skepsis eigentlich schon, was Michael Spindelegger eigentlich als seine Rolle im Amt des Außenministers sieht, Außenpolitik zu gestalten ist es offenbar nicht.

Einen anderen Schauplatz der Weltpolitik, **Mali**, nimmt **Stefan Broczek** in seinem Beitrag unter die Lupe und konstatiert eine **Militarisierung der Sahel-Zone** mit höchst problematischen Folgewirkungen.

Der **Schwerpunkt** des Heftes liegt dieses Mal aber auf Fragen der **Stadt- und Raumplanung**:

Wiens SPÖ-Klubvorsitzender und langjähriger Planungstadtrat **Rudi Schicker** lässt anlässlich der anstehenden De-

batte um den **Wiener Stadtentwicklungsplan 2014** die **planerische Entwicklung der Bundeshauptstadt** Revue passieren und skizziert die Herausforderungen, die durch das prognostizierte Wachstum Wiens zu lösen sein werden.

Die Planungsexpertin **Eva Kail** arbeitet wiederum die **sozialen Dimensionen von Planungsprozessen** heraus und stellt Ziele und Methoden von »**Gender Planning**«, wie es in Wien als internationales Vorbild praktiziert wird, vor.

Welche **raumplanerischen Arbeitsfelder** in und vor allem auch **rund um Österreichs Ballungszentren** bestehen ist Gegenstand von **Christian Fölzers** Überlegungen. Die **Zersiedelung**, die damit verbundenen **infrastrukturellen Kosten** und die **Verödung des ländlichen Raums** zu stoppen und gleichzeitig Bauland für sinnvolle Wohnprojekte zu mobilisieren steht dabei an erster Stelle.

Markus Gansterer vom **Verkehrsclub Österreich** stellt vor, welche **Mobilitätslösungen für die Stadt der Zukunft** sinnvoll erscheinen.

Zwei ausführliche Buchbesprechungen verweisen auf lezenswerte Frühsommerlektüre: Elisabeth Springler stellt das Buch von **Robert und Edward Skidelsky** »Wie viel ist genug?« vor, **Adalbert Krims** bespricht das jüngst erschienene Standardwerk von **Emmerich Tálos** »Das austrofaschistische Herrschaftssystem«.

Nach den **Buchtipps** rundet **Irene Mozart** das Heft mit ihrem Schlusswort ab.

Viel Vergnügen beim Lesen und Schauen!

Inhalt



21. BEZIRK, DONAUINSEL, 2010
Didi Sattmann © Wien Museum

6 Mali: Militarisierung der Sahelzone

VON STEFAN BROCZA

Schwerpunkt: Stadt- und Raumplanung

14 Stadtentwicklung für die Wienerinnen und Wiener im 21. Jahrhundert

VON RUDI SCHICKER

22 Stadt fair teilen

VON EVA KAIL

28 Vorschläge zur Raumordnung in Österreich

VON CHRISTIAN FÖLZER

32 Mobilität mit Zukunft bringt mehr Lebensqualität in die Städte

VON MARKUS GANSTERER

36 Wie viel ist genug?

VON ELISABETH SPRINGLER

38 Das austrofaschistische Herrschaftssystem

VON ADALBERT KRIMS

40 Buchtipps

Sachliches & Belletristisches

42 Lehren aus der großen Depression

SCHLUSSWORT VON IRENE MOZART

Mali: Militarisierung der Sahelzone

Während es um die militärische Intervention Frankreichs in Mali ruhig geworden ist, lässt sich auf EU-Ebene eine deutliche Strategieänderung im Verhältnis zu Mali und zur Sahelregion feststellen. Stefan Brocca zeichnet die Entwicklungen nach und analysiert die Rolle Europas in Mali.

Seit Jahrzehnten galt Mali als verlässlicher Partner Europas in Westafrika. Es war das Referenzland für entwicklungspolitisches Engagement der EU in der Region. In den letzten Jahren veränderten sich langsam aber stetig die politischen Rahmenbedingungen. Spätestens seit den kriegerischen Auseinandersetzungen zum Jahresbeginn 2012 steht die internationale Gemeinschaft vor neuen Herausforderungen. Plötzlich wird nur noch über militärische Interventionen und deren Ausgestaltung diskutiert. Das veränderte Engagement der EU in Mali birgt ein nicht zu unterschätzendes Eskalationspotential. Darüber spricht man aber lieber nicht. Im Vordergrund stehen Machbarkeit und Ausgestaltung des Engagements. Und natürlich die Finanzierbarkeit. Als hilfreich erweist sich dabei übrigens eine geänderte Verwendungspraxis von Entwicklungsgeldern. Zunehmend werden nämlich ohne großes Aufsehen einfach EZA-Gelder zweckentfremdet.

Bis zum Putschversuch im März 2012 galt Mali als eines der wenigen gelungenen Beispiele für eine friedliche und demokratische Entwicklung in Afrika. Mali war das, was man im diplomatischen Sprachgebrauch einen wichtigen und verlässlichen Partner Europas in Westafrika nennt. Ein Vorzeigeprojekt für jeden Entwicklungspolitiker. Eben einfach eine Erfolgsgeschichte.

Noch vor Erlangung der Unabhängigkeit wurde bereits 1958 eine Vertretung der damaligen EG in Mali errichtet. Die Zusammenarbeit erfolgte aufgrund der im EWG-Vertrag vorgesehenen privilegierten engen entwicklungspolitischen Zusammenarbeit mit den so genannten assoziierten Gebieten¹. Nachdem Mali 1960 seine Unabhängigkeit von Frankreich erlangte, war es einer der ersten Staaten, die nahtlos in die

Zusammenarbeit der EG mit den AKP-Staaten² aufgenommen wurden. Diese formalisierte und auf Entwicklung abzielende Kooperation fand im Rahmen der Abkommen von Yaoundé ab dem Jahre 1963 statt. Auch im großen entwicklungspolitischen Nachfolgeprojekt der Lomé-Konventionen (ab 1975) war Mali ein fixer Bestandteil. Das Land nahm auf diesem Weg an allen entwicklungspolitischen Entwicklungen und Maßnahmen der EG/EU teil. Dies umfasste insbesondere einen einseitigen freien Marktzugang in die EU (keine Einfuhrbeschränkungen für Waren aus den AKP-Staaten) sowie zahlreiche sektorspezifische Maßnahmen zur Verbesserung von Umwelt, Gesundheit und Bildung. Auch der seit 2000 zur Anwendung kommende Nachfolgekonvention von Cotonou trat Mali umgehend bei.

AN DEN EURO GEBUNDEN

Die so über Jahrzehnte etablierte enge entwicklungspolitische Kooperation zwischen Mali und der EU findet ihren Ausdruck auch und insbesondere in der aktuellen Länderstrategie bzw. im vereinbarten nationalen Indikativprogramm: Für den laufenden Zeitraum 2008–2013 werden dort von Seiten der EU im Rahmen des Europäischen Entwicklungsfonds (EEF) rund 550 Millionen Euro für einschlägige Projekte zur Verfügung gestellt. Der Großteil der Mittel wird dabei für den Bereich »Wachstum und Armutsbekämpfung« eingesetzt. Darüber hinaus werden einschlägige Regierungsprojekte im Bereich Dezentralisierung und Migration unterstützt. Besonderes Augenmerk soll dabei auch der Entwicklung der nördlichen Landesteile sowie des Niger-Delta zukommen. Die starke wirtschaftliche Anbindung an Europa verdeutlicht auch die Tatsache, dass die Landeswährung – der CFA-Franc BCEAO (*Franc de la Communauté Financière d'Afrique*)³ – durch einen festen Wechselkurs⁴ an den Euro gebunden ist. Diese Bindung

1. Ein Kooperationsregime, das übrigens bis heute im Rahmen der Kooperation mit den so genannten Überseeischen Ländern und Gebieten (ÜLG) weiter existiert. Davon betroffen sind die meisten der heutigen überseeischen Besitzungen von Frankreich, Großbritannien und Holland (und in abgeschwächter Form auch noch Grönland als selbstverwalteter und autonomer Bestandteil des Königreichs Dänemark).

2. Länder in der Region Afrika, Karibik und Pazifik, die darüber hinaus zu einem großen Teil vor ihrer Unabhängigkeit Kolonialgebiet eines EG-Mitgliedstaates waren.
3. Währung der Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion (UEMOA): Benin, Burkina Faso, der Elfenbeinküste, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Senegal und Togo.
4. 655,957 CFA-Franc je Euro.

wird übrigens durch die *Banque de France* bilateral garantiert. Die besonders engen Kontakte mit der ehemaligen Kolonialmacht Frankreich finden unter anderem auch in einem eigenen Militärkooperationsabkommen – *Accords de coopération militaire* – ihren Niederschlag.

SICHERHEIT UND ENTWICKLUNG IN DER SAHELREGION

Die Sahelregion, in deren Zentrum Mali liegt, geriet schon einige Zeit vor den aktuellen Unruhen und der noch immer anhaltenden Teilung des Landes ins Blickfeld der EU. Die ersten Erkundigungsmissionen der EU in die Region wurden bereits vor rund zehn Jahren auf den Weg gebracht. Seit gut fünf Jahren befassen sich die europäischen Gremien – zusätzlich zu den traditionellen entwicklungspolitischen Aspekten der letzten Jahrzehnte – zunehmend auch mit sicherheitspolitischen Fragestellungen. Ergebnis dieser Überlegungen war im Frühjahr 2011 die Verabschiedung einer »Strategie für Sicherheit und Entwicklung im Sahel«. Die Strategie bezieht sich dabei explizit auf die drei Länder Mauretanien, Mali und Niger, soll aber auch deren Nachbarstaaten Algerien, Libyen und Marokko mit einbeziehen. Auswirkungen werden darüber hinaus auch auf Burkina Faso, Nigeria und den Tschad angenommen. Eine klare Raumdefinition (wie bei anderen geopolitischen Regionalstrategien normalerweise üblich) wurde jedoch nicht festgelegt.

Die Grundprobleme des Sahel werden dabei klar und eindeutig benannt: »Die gleichzeitigen Herausforderungen durch extreme Armut, regelmäßige Hungersnöte, schnelles Bevölkerungswachstum, fragile Regierungstätigkeit, ungeklärte innere Spannungen, die Gefahr islamistischer Rekrutierung, illegalen Handel und Gefährdungen in Verbindung mit Terrorismus.« Diese Probleme würden »zunehmend den Interessen europäischer Bürger entgegenstehen«. Als vorrangiges Ziel der Strategie wird daher festgeschrieben: »Ein dringendes und unmittelbares Ziel ist der Schutz europäischer Bürger und Interessen, die Prävention von Angriffen/Anschlägen der ›Al-Qaida im Islamischen Maghreb‹ (AQIM) auf dem Territorium der EU, die Reduzierung und Eindämmung des Handels mit Drogen und anderer Formen illegalen Handels, der für Europa bestimmt ist, die Sicherung des rechtmäßigen Handels, der Verbindungswege durch den Sahel (Straßen, Pipelines) und existierender ökonomischer Interessen sowie die Schaffung einer Grundlage für Handel und Investitionen aus der EU.«

Mit dieser neuen strategischen Festschreibung hat die EU ihren bisherigen, jahrzehntelangen Weg der Kooperation im

Bereich Entwicklung verlassen und ihre Interessen in der Sahelregion in drei Kategorien neu festgeschrieben: (1) Bekämpfung von Terrorismus und organisierter Kriminalität, (2) Abwehr von illegaler Einwanderung und (3) Energiesicherheit.

Die Bedeutung der ersten Kategorie hat mit den Ereignissen seit Jänner 2012 massiv zugenommen. Die aktuelle Entwicklung hat die angebliche Bedrohung schneller Realität werden lassen als befürchtet. Der Norden Malis (wie auch der Norden von Mauretanien und Niger) war zwar schon in der Vergangenheit immer wieder der zentralstaatlichen Kontrolle entzogen. Nach dem (gescheiterten) Putschversuch von 2012 geriet diese Region nun aber vollständig in die Hand milizartiger Bewegungen, von denen nicht alle, aber einige der Al-Qaida und dem Dschihadismus zuzurechnen sind.

In Brüssel bestand und besteht jedenfalls die Befürchtung, dass hier ein riesiges Rückzugs- und Trainingsgebiet für islamische Terroristen im Entstehen begriffen ist. Kritiker der neuen EU-Sahelstrategie wenden dabei jedoch regelmäßig ein, dass diese Problembeschreibung zu kurz greift. So habe es die Sahelstrategie verabsäumt, das über Jahrzehnte ungelöste Problem des Status der Volksgruppe der Tuareg auch nur im Ansatz zu thematisieren. Der Begriff »Tuareg« findet an keiner Stelle im Text der Strategie Erwähnung. Die jetzige unreflektierte Subsumierung aller Aufständischen in der Region als »Al-Qaida im Islamischen Maghreb« sei eine gefährliche Vereinfachung und würde alleine schon durch den kollektiven Terrorvorwurf zu einer Eskalation der Situation beitragen. Als tatsächlicher Auslöser der Instabilität in Mali wird vielmehr der Tuareg-Aufstand beginnend mit Jänner 2012 angesehen. Dieser wurde wiederum zu einem großen Teil von Kämpfern begonnen, die vorher im Solde und auf Seiten des »Königs der Könige« im libyschen Bürgerkrieg standen. Der Konnex mit den Folgen dieses libyschen Krieges ist ebenso augenfällig wie mit Nordafrika selbst und den dortigen Islamisten. Algerien und Mauretanien befürchten in den Konflikt hineingezogen zu werden, da die von den Tuareg angestrebte Unabhängigkeit auch ihre eigenen Grenzgebiete berühren könnte (einschließlich den Osten Nigers mit dem von Frankreich genutzten Uranabbau). All diese Aspekte finden in der ominösen EU-Sahelstrategie jedoch keine Erwähnung, weder im Text selbst noch bei der Einjahresüberprüfung durch die europäischen Außenminister im Frühjahr 2012.

Bei dieser turnusmäßigen Überprüfung befanden die EU-Außenminister jedenfalls alles in Ordnung und bestärkten

Baroness Ashton sogar noch in ihrer Arbeit. Dass zwischenzeitlich die Folgen des Libyen-Desasters die gesamte Region destabilisierten (Unmengen von Waffen und militärischer Ausrüstung, die Westafrika überfluten; Millionen von Wanderarbeitern, die – meist ohne Lohn – aus Libyen zurück in ihre Heimatländer strömen) wurde nicht in diese Zukunftsplanung mit einbezogen. Die damalige De-facto-Teilung Malis wurde weder hinterfragt noch analysiert oder gar berücksichtigt. Dazu kommt, dass die EU-Sahelstrategie das erste Strategiepapier des noch jungen Europäischen Auswärtigen Dienstes (EAD) ist, quasi also selbst ein Referenzprodukt des so lange ersehnten »EU-Außenministeriums« ist. Erstellt und verfasst in alleiniger Verantwortung des EAD. Solch ein Werk lässt sich eben auch schlecht kritisieren. Umso mehr, wenn EAD-Leiterin Ashton auch noch gleich den Vorsitz im betreffenden Rat der EU-Außenminister hat.

Eng mit der Terrorbedrohung verbunden ist jedenfalls auch das Problem des Rauschgifthandels. Diese Tatsache ist mehr als real und unbestritten. Mancher der neuen Machthaber im Norden Malis ist sowohl Dschihadist als auch Drogenhändler. Bereits seit mehreren Jahren ist die Sahelregion ein wichtiger Knoten- und Umschlagpunkt für den Rauschgifthandel als Lateinamerika nach Europa. Die Route für Kokain führt dabei von Lateinamerika per Schiff nach Guinea-Bissau, Guinea, Ghana und Benin und von dort durch die Sahelzone nach Europa. Die Haschischroute verläuft von Marokko über die Sahel-Staaten nach Libyen zum Balkan. Gleichzeitig mit dem Drogenschmuggel hat auch der illegale Waffenhandel in der Region zugenommen. Angesichts dieser Entwicklung wird auch verständlich, warum beispielsweise Europol seit einiger Zeit versucht, in der Region Verbindungsbüros zu errichten und den Aufbau eigener Drogenbekämpfungskapazitäten unterstützt.

Die beiden anderen Politikbereiche von besonderem Interesse für die EU – das Migrationsproblem wie auch der Bereich Energiesicherheit – werden durch die aktuellen Entwicklungen in der Region kaum noch beachtet. Mali bedeutet heute »Kampf gegen den Terror« und ein diffuses Bedrohungspotential durch einen weitgehend undefinierten »militanten Islamismus«. Völlig von der tagespolitischen Agenda verschwunden sind entwicklungspolitische Fragen. Was über Jahrzehnte bestimmend war, scheint verschwunden oder zumindest aktuell vernachlässigbar. Bislang sind für die Erreichung der Ziele der EU-Sahel-Strategie rund 650 Mio. Euro aus dem Europäischen Entwicklungsfonds (EEF) und dem so genannten Inst-

ument für Stabilität (IfS) bereitgestellt worden, weitere 150 Mio. Euro sollen zusätzlich aus dem EEF bereitgestellt werden. Diese Mittel stammen aus den einschlägigen Budgetposten für Mali, Mauretanien, Niger und einem generellen Topf für die Region Westafrika. Hinzu kommen Mittel (und Personal) aus den EU-Mitgliedsstaaten sowie aus der Finanzierung von laufenden bzw. künftigen EU-(Militär-)Missionen. Schließlich werden rund 200 Mio. Euro aus bestehenden Budgetlinien für Algerien, Libyen und Marokko umgewidmet. Bereits im Sommer 2012 wurden weitere 100 Millionen Euro aus dem EEF umgewandelt, um die Afrikanische Union (AU) und ECOWAS⁵ bei der Bewältigung von Sicherheitsaufgaben und künftiger Militäraktionen zu unterstützen. Mit diesen Mitteln – wie auch aus der Afrikanischen Friedensfazilität – wird etwa die laufende ECOWAS-Mission in Mali (mit-)finanziert.

EXKURS: AFRIKANISCHE FRIEDENSAZILITÄT (AFF)

Die so genannte Afrikanische Friedensfazilität (AFF) wurde im Dezember 2003 durch einen Beschluss des EU-Ministerrats errichtet. Dem vorangegangen war die Bitte der AU nach ausreichenden finanziellen Mitteln zur Förderung von Frieden und Sicherheit in Afrika. Aufgrund der notorischen Unterfinanzierung der ambitionierten Vorhaben der AU war man auf der Suche nach einer dauerhaften Finanzierung für regelmäßige »Missionen« (sprich Entsendung von Soldaten zur Befriedung diverser afrikanischer Regionen), den Aufbau dauerhafter Strukturen für eine so genannte afrikanische Friedens- und Sicherheitsarchitektur (Planungsstäbe etc.), für AU-eigene Institutionen (»Friedens- und Sicherheitsrat der AU«) sowie die Afrikanische Eingreiftruppe und den Response-Mechanismen (ERM).

Da es für die EU allemal billiger und politisch leichter durchsetzbar ist, von Afrika »selbst« geführte und besetzte Missionen zu bezahlen, als massiv eigenes europäisches Personal in afrikanische Krisengebiete zu entsenden, war man in Brüssel schnell bereit, auf diesen Handel einzugehen. Dabei ist man aus rechtlichen Gründen darauf verfallen, die AFF aus dem EEF zu finanzieren, da gemäß der EU-Verträge Militäreinsätze nicht mit Gemeinschaftsmitteln bezahlt werden. Der EEF ist bekanntlich nicht Teil des EU-Haushalts, sondern wird nach wie vor von den EU-Mitgliedstaaten direkt finanziert und unterliegt somit anderen Regeln. Was ursprünglich als Übergangslösung gedacht war, hat zwischenzeitlich sein bürokratisches Eigenleben entwickelt. Dass dabei – zumindest am Anfang – bereits budgetiertes klassisches Entwicklungsgeld,

5. Die Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft – Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, kurz CEDEAO, bzw. Economic Community of West African States, kurz ECOWAS – ist eine regionale Wirtschaftsvereinigung von derzeit 15 Staaten und umfasst Benin, Burkina Faso, Elfenbeinküste, Gambia, Ghana, Guinea Bissau, Kap Verde, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone und Togo.

das bisher bloß nicht »abgerufen« wurde (d. h. entwicklungs- politisch korrekt nicht verwendet werden konnte – etwa in- folge fehlender Ansprechpartner in so genannten *failed states*), schamlos zweckentfremdet wurde, ist nie einer wirklichen eingehenden politischen Diskussion mit der Öffentlichkeit unterzogen worden.

EUROPAS ANTWORT AUF DIE AKTUELLE KRISE

Seit Beginn der Krise in Mali beteuerte die EU in allen ihren offiziellen Stellungnahmen, die uneingeschränkte Unterstüt- zung für die Regierung im Süden Malis bei ihren Versuchen zur Wiederherstellung der vollständigen regionalen Integrität des Landes. Europa unterstützte und unterstützt dabei sowohl regionale wie auch internationale Lösungsansätze. Bereits im Juli 2012 hat die EU etwa ihre Mission »EUCAP SAHEL Niger« auf den Weg gebracht. Dabei wurden europäische Militär- berater und -ausbildner in die Sahelregion entsendet. Ihre Aufgabe: Ausbau der Kapazitäten zur Bekämpfung von Ter- rorismus. Fürs Erste einmal knapp 100 Mitarbeiter zur »Be- ratung und Unterstützung«. Ihr Hauptquartier schlagen sie dafür im westafrikanischen Niger auf. Inklusiv Außenstel- len in Mali und Mauretanien. Eine Besonderheit zu diesem Beschluss soll nicht unerwähnt bleiben: Diese Entsendung wurde, übrigens ohne politische Diskussion, im Rahmen des monatlich stattfindenden EU-Landwirtschaftsministerrates be- schlossen. Die Spielregeln der EU ermöglichen solch bizarre Entscheidungen.

Zum Jahresende 2012 wurde dann noch rasch ein Grund- satzbeschluss für eine weitere EU-Mission mit Militärberatern und -ausbildnern für Mali selbst beschlossen. Als Getriebene der politischen Entwicklungen – insbesondere nach der fran- zösischen Intervention in Mali – haben die EU-Außenminister dann am 18. Februar 2013 die konkrete Unterstützung bei der Ausbildung und Neuorganisation der malischen Streitkräfte auf den Weg gebracht. »EUTM Mali« soll Beratung und militä- rische Ausbildung umfassen. Ihre konkrete Arbeit haben die Ausbildner Ende März begonnen. Das Hauptquartier wurde in der malischen Hauptstadt Bamako aufgeschlagen, die Aus- bildung selbst findet in Koulikoro statt.

Als Befehlshaber für die rund 500 Personen aus der EU wurde ein französischer Brigadegeneral berufen, die Kos- ten für die ersten 15 Monate belaufen sich für die EU auf ca. 12,3 Mio. Euro, wobei die anfallenden Personalkosten vom jeweils teilnehmenden EU-Mitgliedsland zusätzlich selbst zu tragen sind. Zeitgleich haben die EU-Minister auch gleich

beschlossen, die Entwicklungszusammenarbeit mit Mali wie- deraufzunehmen. Die damit sofort zur Verfügung stehenden 250 Mio. Euro werden damit begründet, dass die Regierung einen »Fahrplan für den Übergang« angenommen habe, der darauf abzielt, zur Demokratie und Stabilität zurückzukehren. Offiziell ist diese Mission – wie auch das anhaltende rein bi- laterale Engagement Frankreichs in Mali – nicht in den Mili- täreinsatz der westafrikanischen Regionalorganisation ECOWAS eingebunden.


Bei beiden Missionen handelt es sich um so genannte »zivil-militärische Missionen im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik«. Die Entscheidung für solche »zivile Mission« hat übrigens den Vorteil, dass man nicht lange in den nationalen Parlamenten für Zustimmung fragen muss. Da das entsendete Personal nur zur Selbstver- teidigung bewaffnet ist (Ausbildner und Berater nehmen im Normalfall an keinen direkten Kampfhandlungen teil), gilt das Ganze nicht als Militäreinsatz.

EUROPAS ALS GLOBALER AKTEUR IN MALI

Die aktuelle EU-Sahel-Strategie verfolgt primär europäische Interessen und stellt damit einen grundlegenden Paradigmen- wechsel jahrzehntelanger Traditionen dar. War die Kooperati- on mit Entwicklungsländern bisher als partnerschaftliches Projekt zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung konzi- piert, so gewinnen zunehmend real- und tagespolitische Inte- ressen die Oberhand. Im aktuellen wissenschaftlichen Diskurs wird das als zunehmende Versicherheitlichung der Entwick- lungspolitik beschrieben: Entwicklungspolitik wird dem Pri- mat der Außen- und Verteidigungspolitik untergeordnet. Die klassischen Instrumentarien einer über Jahrzehnte etablierten Europäischen Entwicklungspolitik verlieren an Bedeutung. Der Europäische Entwicklungsfonds – das vormals »mächtigste Instrument« der Europäischen Entwicklungspolitik – wird den veränderten Rahmenbedingungen genauso angepasst und dient im Bedarfsfall auch mal als Finanzierungsquelle für »nö- tige« militärische Aktivitäten.

Durch das nun vermehrt eingesetzte Instrument der »zivi- len GSVP-Mission« wird jedenfalls ein neues Niveau der Mili- tarisierung und Gewaltbereitschaft erreicht. Hat man sich von Seiten der EU in den letzten Jahren zuerst auf die Finanzierung diverser militärischer AU-Befriedungsmissionen beschränkt, ist jetzt ein höherer Eskalationsgrad erreicht. Jetzt scheint es bereits ganz normal, jeweils für mehrere Jahre Militärberater und Ausbildner zu entsenden. Was folgt als nächstes? Die un-

verhohlene Entsendung von Kampftruppen? Glauben politische Entscheidungsträger wirklich, dass es bei Militärberatern bleibt? Realistisch wäre das jedenfalls nicht. Es ist daher kein Zufall, dass in einschlägigen us-amerikanischen Fachmedien bereits von einem künftigen »Africanistan« in Westafrika gesprochen wird.

Damit scheint der Weg vorgezeichnet: Zuerst Militärberater, dann folgen – scheinbar alternativlos (!) – Kampftruppen. Augenscheinlich hat man aus der Geschichte wirklich nichts gelernt. Oder ist es wirklich so schwer, sich daran zu erinnern, dass auch der unsägliche Vietnamkrieg einmal mit der ganz »harmlosen« Entsendung von Beratern und Ausbildern begonnen hat? Der europäische Einigungsprozess wird noch immer als ein einzigartiges Friedensprojekt beschrieben. Diese Phase haben wir jedenfalls längst hinter uns. Ab sofort beginnt eine neue Ära des offenen militärischen Engagements und der permanenten gewaltbereiten Intervention an mehreren Weltchauplätzen zur gleichen Zeit. Willkommen in der schönen neuen Welt der multiplen militärischen Krisen und Konflikte! 

STEFAN BROCZA

beschäftigt sich seit den frühen 1990er Jahren mit EU-Themen und Fragen der Internationalen Politik. Er ist Chefredakteur der Zeitschrift »International« und unterrichtet an den Universitäten Wien und Salzburg.



WIEN AUSSEN

EIN FOTOPROJEKT
VON DIDI SATTMANN
WIEN MUSEUM

Mit seinen unzensurierten und einfühlsamen Bildern wurde Didi Sattmann zu einem der bedeutendsten österreichischen »Menschenfotografen«, bekannt für seine Künstlerporträts wie für seine Reportagen mit Fokus auf gesellschaftliche Randgruppen. Seit fast zwanzig Jahren ist Sattmann im Wien Museum für fotografische Zeitdokumentation zuständig, in vielen Ausstellungen des Hauses (von »Im Wirtshaus« bis zu »Wiener Typen«) spielten seine Fotografien eine wichtige Rolle, nicht zuletzt gab es immer wieder Einzelausstellungen, so etwa 2002 »Legenden aus dem Wiener Kunstbetrieb«.

»Wien außen« ist das Ergebnis eines mehrjährigen Rechercheprojekts, das 2009 gestartet und 2013 abgeschlossen wurde: Schnelle und langsame Stadtveränderungen sollten festgehalten werden, am Beispiel von Menschen in Alltagssituationen, vor allem dort, wo »draußen« und »drinnen« fließend und unsystematisch ineinander übergehen. Der zentrale Begriff der Peripherie erfuh im Zuge des Projekts eine Bedeutungserweiterung: Peripherie wird in Sattmanns Bildern weniger über die Topografie als durch Atmosphäre und soziale Konstellationen erfahrbar – und durch Gesten und Posen der Menschen.

Das besondere Interesse des Fotografen galt den nur scheinbar gesichtslosen Rändern, den Zuwanderungsgebieten in den Bezirken außerhalb des Gürtels, den »randständigen« Lebenswelten von Künstlern, Menschen mit Behinderungen, Aussteigern oder Nudisten. »Die Ränder, sozial, gesellschaftlich, politisch, topografisch, sie haben mich schon immer interessiert, vielleicht auch, weil ich mich mit meiner Hörbehinderung selbst nicht der 'Mitte' zugehörig fühle«, so Sattmann. Aus den rund 6000 Digital-Aufnahmen, die der Fotograf auf seinen Streifzügen gemacht hat, werden in der Ausstellung rund 300 als Prints gezeigt (darunter 100 großformatige »Schlüsselbilder«), ergänzt um einige Reportage-Serien, die auf Screens zu sehen sind. Diese seriellen Bildessays zeigen Sattmann als Protagonisten der klassischen Sozialreportage. Anlässlich der Ausstellung erscheint in der Fotohof edition ein gleichnamiger Bildband mit Textbeiträgen der Kuratoren/in (Rainer Iglar und Michael Mauracher vom Fotohof Salzburg, Susanne Winkler vom Wien Museum) sowie einem Text von Otto Hochreiter.

Wien Museum Karlsplatz

Karlsplatz, 1040 Wien
bis 8. September 2013
www.wienmuseum.at





Stadtentwicklung für die Wienerinnen und Wiener im 21. Jahrhundert

Der Diskussionen um den Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP) 2014 sind in vollem Gange und durch Fragen europäischer Mobilität und innerösterreichischer Migrationsbewegungen wesentlich mitbestimmt. Ausgehend von einem Rückblick auf rund 150 Jahre planerische Stadtgestaltung skizziert SPÖ-Klubvorsitzender Rudi Schicker Herausforderungen und sozialdemokratische Orientierungspunkte für den STEP 2014.

Eine recht persönliche Einleitung zu einem stadtpolitischen Schwerpunkt der kommenden zwei Jahre: Wer erinnert sich nicht an Monopoly oder DKT («Das kaufmännische Talent»), das Spiel aus Kinder- und Jugendjahren? Schwerpunkt des Spieles ist es, möglichst schnell die Immobilien einer Straße aufzukaufen und Häuser und Hotels zu bauen, damit alle Besucher dieser Straße vom Monopolisten entsprechend abgecasht werden können. Im Prinzip hatte dieses Spiel mit kaufmännischem Talent wenig zu tun, es zeigt viel mehr, wie kapitalistische Immobilienwirtschaft funktioniert: Grund und Boden als knappes Gut erkennen, dem Markt entziehen und durch die Alleinstellung profitieren. Eine weitere Komponente dieses Spiels ist es auch, dem künftigen Monopolisten ein Grundstück noch vor der Nase wegzuschnappen und dann – bei geäußelter Kaufabsicht – besonders teuer abzutreten. Beide Verhaltensformen kommen am Grundstücksmarkt einer Stadt vor, besonders wenn hoher Bedarf an Grund und Boden durch Bevölkerungswachstum oder außerordentliche wirtschaftliche Prosperität besteht. Monopoly oder DKT sind sozusagen Trainingsfelder für künftig besonders gewiefte Grundstücksmakler und Developer.

Mir ist auch ein anderes Spiel in Erinnerung. Es hieß »Der kluge Staatsbürger« und war offenbar die solidarische Antwort auf Monopoly. Die Spieler hatten eine Stadt zu bauen, mit Kindergärten und Schulen, Parkanlagen und Straßen, Wohnhäuser, Theater und Rathaus. Die Stadt aufzubauen bedurfte besonderer gemeinsamer Anstrengungen der SpielerInnen und konnte nur gelingen mit sehr geschicktem Nutzen der

knappen finanziellen Mittel. Ein Spiel mit hohem Realitätsinn, was die knappen Mittel betrifft und sehr hohem idealistischem Ansatz, was die Kooperationsbereitschaft der SpielerInnen betrifft.

Mich hat das zweite Spiel mehr beeindruckt, die Komplexität eines Gemeinwesens, die Notwendigkeit mit Regeln und Zusammenarbeit zu besseren Ergebnissen für alle zu kommen, war interessant und hat mich für Themen der Kommunalpolitik und der Entwicklung von Städten neugierig gemacht. Die Berufswahl fiel dementsprechend aus. Allerdings war die eigene spielerische Übung an kapitalistischen Methoden und Vorgangsweisen bei DKT wohl ebenso eine wichtige Vorbereitung auf die planerische Praxis in einer Stadt mit marktwirtschaftlichen Bedingungen. Völlig klar aber war für mich, dass Stadt und Gemeinwesen nur mit vorausschauender Planung unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Gesellschaftsschichten an das Gemeinwesen und bei geschickter solidarischer Nutzung der vorhandenen knappen Ressourcen funktionieren kann.

Wien hat eine lange Geschichte in vorausschauender Stadtplanung und hat insbesondere in all den Jahren mit sozialdemokratischer Regierung die Aufgaben und Anforderungen für eine solidarische Stadt zum Prinzip der Planung erhoben. Sowohl die überragende Stellung des Wohnbaus und der Wohnungspolitik, die hervorragende Pflege und Steuerung der kommunalen Dienste, die Schwerpunkte in Bildung, Ausbildung und Forschung und die Förderung von Beschäftigung und natürlich auch Erholung und Freizeitmög-

lichkeiten umfassen dieses Spektrum sozialdemokratischer Stadtentwicklungspolitik.

Monumentaler, imperialer Städtebau erbringt oft spektakuläre, prächtige Gebäude und Stadtfiguren, spart aber implizit die Bedürfnisse der BewohnerInnen und die wirtschaftlichen Anforderungen an eine Stadtgestalt aus. Imperialer Städtebau dient doch primär der Lobpreisung des Monarchen oder Diktators. Auch bürgerlicher, liberaler Städtebau stellt nicht die Bedürfnisse aller BewohnerInnen einer Stadt, sondern die Verwertungsinteressen Besitzender und die möglichst uneingeschränkte Chancenauswertung in den Vordergrund.

In Wien sind die verschiedenen Grundsätze des Städtebaus klar ablesbar: die monumentale, imperiale Stadt in Konkurrenz zu den Hauptstädten anderer Großmächte der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat uns die Ringstraße, das sogenannte Kaiserforum, Schwarzenbergplatz und diverse Straßenachsen auf wesentliche dynastische Gebäude, z. B. Schönbrunn, gebracht.

Die Erstarkung des Bürgertums in der liberalen Phase stellt sich in den stadtnahen bürgerlichen Teilen der Gründerzeit dar: dichte Bebauung, komfortable Wohnungen und selbstverständlich das Neue Rathaus.

Die Attraktivität der Haupt-, Reichs- und Residenzstadt, das daraus resultierende enorm rasche Bevölkerungswachstum vor und zur Wende ins 20. Jahrhundert hat Wien einerseits zu einer der einwohnerstärksten Städte der Welt gemacht. Es hat der Stadt andererseits aber auch die für damalige Zeiten hoch spekulativ dichten Quartiere der Gründerzeit um den und außerhalb des Gürtels, in Gemengelage mit den Industriearealen entlang der Vorortelinie, in Favoriten und anderen Stadtteilen, die heute als Arbeiterquartiere des 19. Jahrhunderts wegen ihrer Enge und schlechten Ausstattung bekannt sind, gebracht. Auf wesentlich kleinerer bebauter Fläche, in wesentlich schlechterer Wohnqualität, unter kaum vorstellbaren hygienischen Bedingungen lebte der überwiegende Teil der WienerInnen. Selbstverständlich – könnte man sagen – auch nicht in anspruchsvoller architektonischer Qualität.

Trotz der Skepsis des Kaisers gegenüber allzu rascher Industrialisierung seiner Residenzstadt wuchsen Industrie und produzierendes Gewerbe zur Hauptstütze der Entwicklung unserer Stadt heran. Und um diese Produktion auch strategisch abzusichern und die Konkurrenzfähigkeit herzustellen

bzw. zu fördern, wurde die Infrastruktur ausgebaut. Dazu zählte nach der Cholera-Epidemie auch der Bau der Ersten Wiener Hochquellwasserleitung.

AUSBAU DER EISENBAHNEN

Besondere Bedeutung – auch im Hinblick auf die Gestaltung der Stadt – erhielt der Ausbau der Eisenbahnen in und nach Wien. Wie alle Verkehrsinfrastrukturen tragen auch Eisenbahnen ganz besonders zur Strukturierung einer Stadt bei. Lineare Gebilde wie Straßen wirken in ihrer Anlage oft über Jahrtausende (siehe Römerstraße und Rennweg). Auch die Situierung der Wiener Bahnhöfe vor dem Linienwall (heute im Wesentlichen der Gürtel), der Bau der Verbindungsbahn, der Vororte-Linie und der Stadtbahn haben bis heute die Stadtstrukturierende Bedeutung. Ganz besonders trifft das auch auf die Donauregulierung zu, welche (allerdings nur für das 30-jährliche Hochwasser gebaut und damit in ihrer Wirkung zu kurz gegriffen) die dichtere Besiedelung des 2. und die Entstehung des 20. Bezirkes ermöglichte.

Die rasante Bautätigkeit der Stadt erfolgte unter wenig regulierenden Rahmenbedingungen. Die Bebauungsdichte war nicht reguliert, die Höhenentwicklung zwar in Geschossen (deshalb gibt es in Wien aus dieser Zeit das Vollgeschöß, welches aber Halbstock heißt) limitiert, im Stadtkern durfte höher gebaut werden als außerhalb des Ringes und dort wiederum höher als außerhalb des Gürtels. Lichteinfall zu Wohnräumen, Freiräume zwischen den Häusern u.v.m. waren nicht geregelt. Die maximale und nicht die optimale Nutzung des Grundstückes stand im Vordergrund. Die Folgen waren verheerend: Licht, Luft und Sonne fehlten in diesen Arbeiterquartieren. Die heute so bezeichnete soziale Infrastruktur war überhaupt Mangelware.

Wien war zu dieser Zeit zwar – zynisch angemerkt – eine »Stadt der kurzen Wege«, weil Industriebetriebe neben Arbeiterwohnhäusern lagen und lärmende, schmutzende Produktionen in den engen Höfen der Gründerzeitquartiere situiert waren; viele Arbeiter waren von den Firmen auch hinsichtlich ihrer tagtäglichen Bedürfnisse an die betriebseigenen Greißlereien gebunden. Die Lebensqualität dieser Form von Stadt war jedenfalls nicht gegeben bzw. für diesen Teil der Bevölkerung nicht.

Abgesehen vom Generalregulierungsplan für Wien, der die beschriebenen minimalen Festlegungen für eine geordnete Bautätigkeit festlegte und das Netz der Straßen und Plätze

zwischen den ehemaligen Vorstädten und –orten einigermaßen ins Lot brachte, hat Otto Wagner über seine deutlichen Interventionen ins Stadtbild durch Stadtbahn und Vorortelinie auch Überlegungen für die Entwicklung Wiens über die Donau angestellt, allerdings immer unter der Prämisse einer weiter wachsenden Haupt-, Reichs- und Residenzstadt und nicht unter dem Gesichtspunkt, die Lebensverhältnisse für die Arbeiterschaft aus den elendigen Quartieren der Gründerzeit zu verbessern.

DER ERSTE WELTKRIEG

Der Erste Weltkrieg hat für Wien massive Veränderungen – auch in Bezug auf die Stadtentwicklung – generiert. Nicht nur das Leid des Krieges ganz allgemein, die Hungersnöte und die folgende ökonomische Talfahrt der kleinen Republik schafften höchst problematische Verhältnisse mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit, die Sicherheit und die Versorgung der Bevölkerung mit praktisch allem, was »ein Auskommen« mit dem Leben ermöglichte. Lediglich das Einfrieren der Mietzinse durch die so genannte Friedenszinsregelung bescherte den WienerInnen eine gewisse Entlastung vom Leid der Kriegs- und Nachkriegszeit. Private Investitionen v. a. auch in den Wohnhausbau blieben jedoch völlig aus. Die Wohnungsnot der über 2 Mio. WienerInnen war durch die Deckelung der Mietzinse jedenfalls nicht gelindert. Die Stadt stagnierte nicht nur ökonomisch, sondern auch was die städtische Entwicklung betraf.

Politisch allerdings hatten sich die Bedingungen für Wien mit der Gründung der Republik, dem allgemeinen und gleichen Wahlrecht für alle und der Schaffung des Bundeslandes Wien gravierend geändert. Die sozialdemokratische Stadtregierung konnte ein umfassendes Reformprogramm zünden – und hatte auch den Mut und die Unterstützung durch die WienerInnen, dieses Programm umzusetzen.

Soziale Infrastruktur, Vorkehrungen zur Anhebung der Volksgesundheit, neue durchdachte Konzepte der schulischen Ausbildung (leider auch über 80 Jahre danach noch nicht in die Praxis umgesetzt) und insbesondere das Wohnbauprogramm der Stadt Wien waren hervorragende Konzepte, in einer wirtschaftlich angeschlagenen Stadt durch öffentliche Investitionen, die ganzheitliche Sicht der Entwicklung einer Stadt (soziale, naturräumliche, wirtschaftliche und Aspekte der Lebensqualität) für alle ihre BewohnerInnen gleichermaßen zur Verfügung zu stellen. Auch Rüstungsunternehmen – z. B. im Arsenal – wurden für zivile Produktionen (z. B. für

die Gasherde für die neuen Gemeindebauten) umgerüstet, die Kasernen zu Wohnraum umgenutzt.

Die Schaffung neuen Wohnraums war de facto auf die mit Hilfe der kreativen Wohnbausteuer finanzierten Gemeindewohnhäuser beschränkt. Diese wurden auch auf Kasernenaerealien (z. B. Rabenhof) oder entlang großer noch nicht verbauter Gebiete errichtet, aber auch in Gebieten, die bis dahin eher dem Bürgertum vorbehalten waren, sodass die soziale Durchmischung der Stadt unterstützt werden könnte. Die Qualität dieser Wohnhäuser war nicht nur in der Architektur und den gewählten städtebaulichen Figuren hervorragend sondern auch in der Ausstattung der Wohnungen mit Wasser und wc im Wohnungsverband. Wohnungsnaher Grünraum und Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen (Stichwort Kinderfreibad), Einkaufsmöglichkeiten und die ärztliche Versorgung waren ebenso Bestandteil einer umfassenden Ausstattung dieser neuen Wohnquartiere. Für die Arbeiterschaft war das Lebensqualität pur, für das Bürgertum und die Reste des Adels aber pure Provokation. Wien betrieb Stadtplanung und Städtebau für jene, die bisher nicht im Fokus dieser Professionen standen. Letztlich war diese Entwicklung ein wesentlicher Beitrag zur Berücksichtigung aller Bevölkerungsschichten als BürgerInnen einer Stadt und nicht nur jener, die sich selber Gemütlichkeit und Lebensqualität kraft Besitz und Einkommen schaffen konnten. Dementsprechend diffamiert wurden die Errungenschaften des Roten Wien vor allem im Wohnungsbau.

Die genossenschaftliche Siedlerbewegung war eine andere und in den städteplanerischen Konzeptionen weniger geordnete, selbstorganisierte Komponente des Wohnungsbaues. Sie wurde durch die Stadt durch langfristige Pachtverträge und bautechnische Hilfestellungen sowie Bereitstellung von Baumaterial gefördert und half ebenfalls zur Beseitigung der drückendsten Wohnungsnot.

Nach den aktuellen Kriterien im sozialen Wohnbau wären beide Formen der Wohnraumgestaltung nicht entsprechend, einerseits beruht das auf der Größe und der Ausstattung der Wohnungen und andererseits auf der – im genossenschaftlichen Bereich – bisweilen fehlenden Ver- und Entsorgung (v. a. Kanalisation) und den Einzelheizungen. Trotzdem waren die Schritte zur Schaffung von Wohnraum unter Nutzung von Konversionsflächen, Brachflächen, Baulücken, Aktivierung von Eigeninitiative und einer über die Wohnbausteuer für damalige Zeiten sehr kreativen Finanzierung vorbildlich für

ganz Europa und können auch für die Entwicklung des Wien von heute idealtypisch nicht außer Acht gelassen werden.

Während sich der Austrofaschismus auf Ergänzungen der Ringstraße durch das Heldenor und gerade einmal für die Erschließung des Wienerwaldes durch die Höhenstraße beschränkte, bot der Nationalsozialismus für Wien lediglich Erweiterungspläne durch Groß-Wien und ansonsten nur Zerstörung, Tod und Leid. Abgesehen davon waren die Erweiterungspläne auch nicht neu, sondern von Otto Wagner bis hin zu den politischen Überlegungen rund um die Schaffung eines Bundeslandes Wien schon vorausgedacht. Wie zu erwarten: von Faschismus und Nationalsozialismus kann und konnte die Wiener Stadtplanung nichts lernen!

Der Wiederaufbau Wiens war dementsprechend auch nicht von diesen Überlegungen getragen, sondern knüpfte logischerweise an den Errungenschaften des Roten Wien an: Der Wiederaufbauplan von 1948 hatte nicht nur die Wiederherstellung der Wohnbausubstanz und der technischen Infrastruktur sondern auch die Nutzung der städtischen Erweiterungsflächen im Nahbereich von Infrastrukturen in Verkehr sowie Ver- und Entsorgung aus (z. B. Hugo-Breitner-Hof). Selbstverständlich war der Wiederaufbauplan geprägt von den Prognosen über die wirtschaftliche und demografische Entwicklung Wiens. Niemand wagte zu hoffen, dass der Arbeiterschaft, die damals das Gros der Wiener Bevölkerung stellte, jemals ein bescheidener privater Wohlstand zur Verfügung stehen würde; die Grundversorgung stand im Vordergrund.

Erst das Rainer'sche Planungskonzept für Wien aus 1957 nahm Rücksicht auf die Chancen des Wirtschaftswunders. Großzügig wurden Erschließungen Wiens durch Autobahnen (u. a. Westautobahn bis zum Karlsplatz) und eingedenk des nach wie vor bestehenden Wohnungsmangels und der stabilen Bevölkerungsentwicklung Gartensiedlungen und Satellitenstädte entworfen. Wohnungsstandards wurden angehoben und Wohnen und Arbeiten wegen der erwarteten Motorisierung säuberlich voneinander getrennt. Schließlich sah auch die Wiener Sozialdemokratie in der individuellen Motorisierung einen gesellschaftlichen Fortschritt und stellte demgegenüber den Bau einer U-Bahn weit hinten.

Erst Ende der 60er-Jahre hat sich Wien zum Bau der U-Bahn durchgerungen. Dem zeitgeistigen automotiven Ideal hat Stadtrat Fritz Hoffmann mit den Leitlinien zur Stadtentwicklung 1973 die Notwendigkeit eines leistungsfähigen

öffentlichen Verkehrsnetzes entgegengesetzt und Stadtentwicklung gemeinsam mit Verkehrsorganisation gesehen. Diese Haltung wurde mit der Volksbefragung 1979, bei welcher die WienerInnen dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit mehr als 75 % zugestimmt haben, bestätigt.

In den 70er-Jahren war Wien durch den Eisernen Vorhang in einer Sackgassensituation verhaftet, mit Bevölkerungswachstum durfte nicht gerechnet werden und die akute Wohnungsnot war erstmals seit über 100 Jahren gebannt, die sanfte Stadterneuerung und mit ihr die Beseitigung der gründerzeitlichen Substandardwohnungen konnte forciert werden. Entsprechend war der Stadtentwicklungsplan 1984 auf eine Konsolidierung der Stadt, Absicherung der Grünbereiche und Verbesserung der wohlfahrtsstaatlichen Einrichtungen Wiens orientiert, obwohl mit den beiden Ölkrisen erste Anzeichen vom Ende der Wirtschaftswunderzeit erkennbar wurden. Schließlich sollte – entsprechend den Prognosen – die Bevölkerung Wiens auf unter 1,4 Mio. sinken, wodurch die vorhandene Infrastruktur vielfach sogar überdimensioniert war; die Mittel für den Ausbau der U-Bahn standen zur Verfügung.

Und wiederum spielte die Weltgeschichte der Stadt ein Schnippen: mit dem Fall des Eisernen Vorhanges und den Jugoslawien-Kriegen änderten sich die Rahmenbedingungen deutlich und abrupt. Wien wird zum Anlaufpunkt für Flüchtlinge aus Jugoslawien, die Bevölkerung wächst innerhalb weniger Jahre um 100.000 Menschen. Die Ausstrahlung Wiens über die Staatsgrenzen Österreichs wächst deutlich und Wien wird zum Leuchtturm gegenüber den Europäischen Regionen östlich und südöstlich Österreichs. In Planungsdimensionen hat dieser plötzliche Wandel der Rahmenbedingungen große Veränderungen zur Folge.

Die Risiken für den Wohlstand und die Lebensqualität in Wien waren evident: stark wachsender Wohnungsbedarf, Absicherung der Beschäftigung und Bewältigung des strukturellen Wandels zur wissensbasierten Gesellschaft. Parallel dazu musste die räumliche Struktur der Stadt auch dem Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik – stärkere Hinwendung zum Öffentlichen Verkehr und Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für andere als verkehrliche Zwecke – Rechnung tragen. Mit dem Stadtentwicklungsplan 1994 reagierte die Stadt darauf und erntete – insbesondere mit der neuorientierten Verkehrspolitik – deutliche Widerstände bei der Bevölkerung, die im privaten PKW nach wie vor die beste Form für ihre Mobilitätsbedürfnisse sah. Der Wohnungsbedarf

wurde mit dem Bau von über 10.000 geförderten Wohnungen pro Jahr zu Ende der 90er-Jahre in absolute Höchstwerte katapultiert.

Das Wachstum der Bevölkerung hatte sich zwar zu Beginn des Jahrtausends leicht beruhigt, es wurde aber evident, dass Wien seine Rolle als Leuchtturm Richtung Mittel- und Osteuropa nur durch eine Adaptierung der Verkehrsstrukturen in Richtung dieser Europäischen Großregionen wird erhalten können. Die Einbindung Wiens in ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz stand zu Beginn der 2000er-Jahre im Fokus. Mit der Entscheidung für den Hauptbahnhof, dem Ausbau des Wiener Hafens zum trimodalen Knoten und dem Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat kann diesen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Ebenso kann mit der weiteren Förderung und Hinwendung zur wissensbasierten Gesellschaft, dem Ausbau von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, den diversen Feldern des Tourismus der weiteren Ausdünnung industrieller Produktion in Wien entgegengewirkt werden bzw. konnten durch den hohen F&E-Anteil Produktionen in Wien gehalten werden (Medizintechnik, Schienenverkehrsmittel...). Weiters konnte die Lebensqualität in dieser Stadt weiter gefestigt und die Entwicklung der Stadt über die Donau fortgesetzt werden. Das Hochwasser der Donau im Jahr 2002 hatte bewiesen, dass der Hochwasserschutz der Stadt auch für über-hundertjährige Hochwässer gerüstet ist. Wien kann an die Donau rücken und die Vorteile einer Stadt am Wasser nutzen; den weitblickenden Entscheidungen der PolitikerInnen nach dem verheerenden Hochwasser 1954 sei Dank.

Für die notwendige Stadterweiterung standen große Areale im Besitz der öffentlichen Hand bzw. ihrer Töchter zur Verfügung, denn auch die Prognosen, welche dem Stadtentwicklungsplan 2005 zu Grunde lagen, deuteten auf ein Wachstum der Bevölkerung hin. Weil die für Wohnungssuchenden bessere Verhandlungssituation eines leichten Überangebotes von Wohnungen aufrechterhalten werden sollte, sieht der STEP 05 große Stadterweiterungsgebiete vor: Seestadt Aspern, Areale des Hauptbahnhofes, des Nordbahnhofes und des Nordwestbahnhofes. Darüber hinaus boten sich auch die Gebiete entlang der Verlängerung der U2 nach Norden an und das Gebiet stadtauswärts Rothneusiedl und In der Wiesen Süd. Letztere stehen allerdings weitgehend in Privatbesitz, was eine Mobilisierung deutlich erschwert und verteuert.

Der Wandel Wiens zu einer wissensbasierten Stadt erfordert aber auch, dass für Forschungseinrichtungen ausreichend

Flächen zur Verfügung stehen und die Kooperation mit den Universitäten und der Industrie erleichtert wird. Dies ist mit den Entwicklungen in St. Marx und in der Muthgasse sowie – vornehmlich privat induziert – in Hetzendorf und in Stadlau entstanden.

Der STEP 2005 stellt 13 Zielgebiete in den Vordergrund, diese umfassen nicht nur die genannten Stadterweiterungs- und Gebiete mit Forschungsschwerpunkt sondern beinhalten auch die innerstädtische Umstrukturierung. Mit den Zielgebieten City, Gürtel und Wiental sowie dem Donaukanal wird auf die gewachsene Stadt mit ihren Veränderungspotentialen Rücksicht genommen.

Das vorauslaufende Verkehrskonzept, der Masterplan Verkehr 2003, hat abgesehen von der internationalen Vernetzung Wiens (s.o.) die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs als Rückgrat und den der Stadt am besten entsprechenden Verkehrs-Mode fixiert. Dem öv, mit welchem die meisten Fahrten in Wien zurückgelegt werden, gebührt Vorrang. Darüber hinaus sollen die Umweltverbundverkehre wie zu Fuß gehen und Radfahren in ihrer Bedeutung für die Stadt gefördert werden. Auch der Wirtschaftsverkehr hat für die Prosperität der Stadt hohe Bedeutung und der motorisierte Individualverkehr soll in vernünftigen Maßen genützt werden. Besonders wichtig ist es, dass der öv auch in den Randlagen der Stadt zur Verfügung steht und im 24-Stunden-Betrieb jederzeit die notwendige Mobilität sichert. Den WienerInnen wurde nahegelegt, »g'scheit unterwegs« zu sein, »intelligente Mobilität« war das entsprechende Schlagwort. Und die WienerInnen haben danach gehandelt: Mittlerweile liegt der Anteil des öv bei knapp unter 40%, der Radanteil ist auf 6% gestiegen und gleichzeitig der Motorisierungsgrad auf 390 PKW pro 1.000 Einwohner gesunken (niederster Wert aller österreichischen Bundesländer; alle benachbarten Hauptstädte haben höhere Werte).

VERNETZUNG MIT DEM UMLAND

Lediglich die Vernetzung mit dem Umland, das Angebot im Öffentlichen Verkehr für die 230.000 Menschen, die täglich nach Wien zur Arbeit fahren, ist dem Bedarf nicht entsprechend! Das führt dazu, dass 70% der PendlerInnen mit dem Auto nach Wien kommen und die Stadt verstauen. Diese Problematik ist jedoch nicht allein durch Wien zu bewältigen, sondern erfordert ein enges Zusammenwirken zwischen Bund, ÖBB und dem Land Niederösterreich, das dieser negativen Situation viel zu wenig Aufmerksamkeit schenkt.

Seit 2005 haben sich die Rahmenbedingungen für Wien nochmals dramatisch verändert: die schärfste Wirtschaftskrise seit den 20er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts hat auch Wien in den Griff genommen. Wenngleich Österreich im internationalen Vergleich sehr gut dasteht, wenngleich Wien im Besonderen immer wieder Bestnoten bei internationalen Städtevergleichen erreicht, egal ob es sich um die Lebensqualität, als Kongressstadt oder um die Frage der Umweltqualität und die Erfüllung der Anforderungen einer Smart City handelt, Wien liegt an vorderster Front. Das ist gut – nur: Die wenigsten Menschen leben im Vergleich.

Daher hat die Stadtentwicklungspolitik in den künftigen Jahren zusätzliche Schwerpunkte zu setzen und folgende Aufgaben lösen zu helfen:

- Nach allen verfügbaren Prognosen wird Wiens Bevölkerung weiter deutlich wachsen, mit rund 25.000 Personen pro Jahr ist im Mittel zu rechnen;
- Die Wirtschaftskrise wird noch viele Jahre die Finanzen der Stadt und die Leistungskraft der Wiener Wirtschaft beeinflussen;
- Die hohe Wertschöpfung und das vergleichsweise hohe Lohnniveau wird nur bei bester Ausbildung der Kinder und Jugendlichen und bei den besten Voraussetzungen für Studierende und Forschende in Wien gewährleistet werden können;
- Die hohe Lebensqualität Wiens entsteht nicht von allein, sie erfordert auch weiterhin ein geringes Einkommensdifferenzial und eine auch räumliche Durchmischung der Bevölkerung im sozialen und ethnischen Sinne;
- Die hohe Lebensqualität ist – vor allem aus der Sicht der SozialdemokratInnen – nur dann gewährleistet, wenn ausreichend qualitativ hochwertiger und erschwinglicher Wohnraum zur Verfügung steht und damit einhergehend auch die passende soziale und technische Infrastruktur;
- Die Versorgung der älteren und der kranken Mitbürger muss in der ganzen Stadt und für alle ohne Unterschiede gesichert sein;
- Es gibt in dieser Stadt ein hohes Potential an geschütztem Grünraum: Der Wienerwald, der Prater, die Donauinsel, der Bisamberg, die Lobau und der Goldberg dürfen auch weiterhin nicht angetastet werden;
- Die klimabedingten Veränderungen, der Weg hin zu einer energetisch sich selbst versorgenden Stadt ist zu gehen und wird vieles verändern;
- Der Öffentliche Verkehr ist dabei auch weiterhin das

Rückgrat der Mobilität in der Stadt, nur so kann es gelingen, den Verbrauch von fossilen Brennstoffen deutlich zu reduzieren.

Wien kann und soll eine Stadt der Lebensqualität für alle sein, sowohl eine Stadt der Arbeit, der Sicherheit im weitesten Sinn, eine smarte City und eine soziale City in einem.

Dafür wird im Stadtentwicklungsplan 2014, was die räumliche Ausprägung der Stadt betrifft, Vorsorge zu treffen sein. So stellt das Bevölkerungswachstum eine der größten Anforderungen dar, schließlich werden deutlich mehr zusätzliche Wohnungen benötigt als in den vergangenen Jahren jeweils errichtet wurden, ansonsten werden die Preise auf dem Sektor der Mietwohnungen rasch ansteigen. Der geförderte Wohnhausbau hat hierbei eine ganz besondere Rolle. Aufgabe der Stadtplanung ist es, ausreichend gewidmetes Wohnbauland zur Verfügung zu stellen. Damit die Preise erschwinglich bleiben, dürfen die Grundstücke für den geförderten Wohnbau nicht davongaloppieren, durch eine eigene Widmungskategorie »Sozialwohnbauland« kann deutlich signalisiert werden, welche Zonen auch aus Sicht der Stadtplanung bevorzugt für Wohnbau beansprucht werden sollen. Im Sinne einer Stadt der klugen Staatsbürger (siehe einleitende Darstellung des Gesellschaftsspieles) wird das insbesondere jene Flächen betreffen, welche die Stadt schon durch hochrangige Infrastruktur erschlossen hat bzw. welche kostengünstig anzuschließen sind.

Natürlich ist auch unverständlich, dass hochwertige Flächen in U-Bahnnähe nur Investoren Gewinn bringen sollen und deren Beitrag zur Verkehrs- und sozialen Infrastruktur nicht in Relation zu den zu schaffenden Flächen stehen soll. Welche Form der Beteiligung ins Auge gefasst werden wird, jede ist besser als die aktuelle, wo nicht einmal die Grundsteuer mit dem Wert des Grundstückes korreliert.

Der Stadtentwicklungsplan wird auch darüber Auskunft geben müssen, wo und in welchem Grad die Siedlungsstrukturen verdichtet werden sollen. Selbstverständlich sind die alten gründerzeitlichen Arbeiterquartiere nur bedingt geeignet für eine dichtere Bebauung; andererseits sind wiederum Zonen, die früher Stadtrand waren und heute zu Tage mit S- oder U-Bahn hervorragend angebunden sind, prädestiniert für Verdichtung, eventuell auch großzügig bebaute frühere Satellitenstädte. Aber diese Form der Verdichtung lässt sich nur in ganz enger Zusammenarbeit mit der dort wohnenden und der künftig zuziehenden Bevölkerung entwickeln.

Der Stadtentwicklungsplan wird daher auch Aussagen darüber zu treffen haben, in welcher Form für die Bevölkerung nicht uneingeschränkt positive, gesamtstädtisch aber erforderliche Lösungen umgesetzt werden sollen und umgesetzt werden können. So positiv Wachstum an sich konnotiert ist – auch U-Bahnen und der Bau von Straßenbahnen verursachen Lärm und Wohngebäude können die Sicht verstellen. Trotzdem sind sie in einer Stadt, in der alle Menschen hohe Lebensqualität geboten werden soll, unumgänglich. Auch hier wieder ein Bezug zu den einleitend beschriebenen Gesellschaftsspielen: Selbstverständlich kann man egoistisch gegen die Schaffung von Wohnraum auftreten und alle rechtlichen und finanziellen Mittel ausschöpfen, nur klug im Sinne des Gemeinwesens ist das jedenfalls nicht. Diesen Sachverhalt offen zu legen und allen Betroffenen ausführlich und verständlich darzulegen, wird ebenfalls zu den Aufgaben moderner Stadtplanung zählen.

Das ist insbesondere deshalb so notwendig, weil das Wachstum der Bevölkerung auf Wiener Territorium zu bewältigen sein wird, keine Partei – und schon gar nicht jene, die das fordert – wird in einer Leuchtturm-Stadt wie Wien ein »Minuswachstum« durchsetzen können. Wollen wir die großen, zusammenhängenden Frei- und Grünräume, unseren Nationalpark Donauauen und den Biosphärenpark Wienerwald, die Donauinsel usw., aber auch die Parks und Grünanlagen sichern, dann ergibt sich geradezu zwangsläufig, dass die Bebauung der vorhandenen Wohnbauareale besser, das heißt, dichter gestaltet werden muss. Auch dazu ein offenes Wort: Die Lebensqualität in Hochhäusern ist – das wissen die WienerInnen seit der Errichtung des Wohnparks Alterlaa – auch hervorragend; weil nicht die Höhe des Gebäudes die Wohnqualität bestimmt, sondern die qualitative Ausstattung und finanzielle Leistbarkeit.

Auch öffentlichen Grundbesitzern in Wien muss klar sein: Alte Bahnhofsareale, aufzulassende Kasernen und Lagerareale sind oft für den Wohnbau hervorragend geeignet, Beispiel Sonnwendviertel auf den ehemaligen Kohlenrutschen des Südbahnhofes. Ein im öffentlichen Interesse auf den sozialen Wohnbau abgestimmter Grundpreis sollte für öffentliche Grundbesitzer wohl selbstverständlich sein. Schließlich kann man von ihnen eher ein Verhalten im Sinne eines klugen Staatsbürgers und nicht eines Monopoly-Spielenden erwarten.

Die sozialdemokratische Stadtregierung in der Ersten Republik ist angetreten, die Wohnungsmisere in Wien zu lösen.

Bedingt durch Faschismus, Krieg und Zerstörung konnte dieses Ziel erst in den 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts erreicht werden. Wir dürfen es gerade bei einer wachsenden Stadt nicht aus den Augen verlieren: Sozialer Wohnbau ist bis tief in die Mittelschichten ein geeignetes Mittel Sicherheit zu finden, für den Aufbau einer Familie, für die Gestaltung eines erfüllten Lebens. Deshalb führt bei der Stadterneuerung wohl kein Weg daran vorbei, auch die letzten unwürdigen Gangklos und Wasserstellen am Gang in den gründerzeitlichen Arbeiterquartieren zu beseitigen. Einer der reichsten Regionen Europas sind derartige Behausungen unwürdig! Stadterneuerung wird sich vor allem weiterhin darauf zu konzentrieren haben.


Der STEP 2014 wird auch Aussagen zu den Beschäftigungsmöglichkeiten zu treffen haben. Wien profitiert davon, trotz seiner Rolle als Dienstleistungszentrum auch produzierende Industrie in seinen Gemarkungsgrenzen zu haben. Auch F&E-Standorte brauchen Erweiterungsmöglichkeiten für Spin-offs. Eine wachsende Stadt braucht nicht nur Wohnungen sondern auch Arbeitsstätten. Der Wandel der Produktionsbedingungen ermöglicht es heute wieder Wohnen und Arbeiten näher aneinander rücken zu lassen. Die »Stadt der kurzen Wege« ist im 21. Jahrhundert nicht mehr mit der Verschlechterung der Lebensbedingungen verbunden. Industriebetriebe erfüllen in der Regel die durch die Umweltgesetzgebung vorgeschriebenen Schadstoffbegrenzungen spielend.

Zur »Stadt der kurzen Wege« zählt auch die Versorgung mit Einkaufsmöglichkeiten. Was liegt näher, Einkaufszentren vor allem dort zu situieren, wo Knotenpunkte des Öffentlichen Verkehrs bestehen oder im Nahbereich von U-Bahn oder S-Bahn-Stationen. Die Erreichbarkeit im System der Umweltverbund-Verkehre sollte ausschlaggebend sein, nicht die gute Erreichbarkeit mit dem Auto. So können Win-Win-Situationen für Handel und Konsumenten entstehen. Einkaufsstraßen und Märkte sind ja ursprünglich aus denselben Gründen dort entstanden, wo sie leicht erreichbar waren.

Ein großer, mit der wachsenden Stadt zusammenhängender Bereich ist die soziale Infrastruktur. Kindergärten und Schulen sind Voraussetzung dafür, dass Kinder die beste Ausbildung erhalten können. Auch hier gilt in einer sozialdemokratischen Stadt, dass für jedes Kind die besten Chancen geboten werden sollen. Auch wenn der Stadtentwicklungsplan lediglich für die ausreichende Verfügbarkeit von Flächen im Wohnviertel sorgen muss, ist in diesem Zusammenhang fest-

zuhalten, dass auch für derartige Einrichtungen Grundpreis und Baukosten entscheidend sind.

Der Nutzen einer ausreichenden Versorgung ist augenscheinlich. Mit Sicherheit wird parallel zum Stadtentwicklungsplan ein Ausbaukonzept für Kindergärten und Schulen unumgänglich – vor allem was die Finanzierung betrifft. Und da ist Kreativität gefragt: nicht nur die Kreativität der Stadtplanung oder der Stadt, sondern auch der Europäischen Union. Wenn der kreditfinanzierte Bau von Kindergärten und Schulen weiterhin unter die Defizitbestimmungen für öffentliche Haushalte fallen, dann wird die Zukunft der Kinder negativ beeinflusst! Das wird der STEP 2014 nicht verändern können, ein Abgehen von dieser Regulierung durch Europa sollte aber auch Neoliberalen einleuchten, wie seinerzeit die Wiener Hochquellwasserleitung auch von Liberalen veranlasst wurde, um weitere Cholera-Epidemien zu vermeiden.

Zusammenfassend: Die Entwicklung einer wachsenden Stadt braucht Planung. Die Planung einer wachsenden Stadt braucht soziales Augenmaß und die permanente Überprüfung, ob die Zukunft der BürgerInnen in Form eines Monopoly-Spieles von wenigen gestaltet wird oder ob im Handeln dem Spiel der klugen Staatsbürger gefolgt wird und die Interessen aller Menschen im Vordergrund stehen. Für SozialdemokratInnen steht jedenfalls fest: Wien muss auch weiterhin eine Stadtentwicklung mit Absicherung der Lebensqualität für alle, mit der Sicherung der Lebens- und Aufstiegschancen für alle sein, mit erschwinglichem, qualitativ hochwertigem Wohnen, ausreichend Arbeitsplätzen, einem öffentlichen Verkehr rund um die Uhr und Erholungsmöglichkeiten für vielfältige Interessen. Auch für SozialdemokratInnen ist selbstverständlich, dass Umwelt, Natur und die Ressourcen der Stadt nicht vergeudet werden dürfen. Der STEP 2014 wird diese Anforderungen an eine sozialdemokratische Stadt mit Sicherheit formulieren. 

RUDI SCHICKER

gehört dem Wiener Gemeinderat seit 1994 an, 1988–2001 war er Geschäftsführer der Österreichischen Raumplanungskonferenz, 2001–2010 war er als Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr tätig. Seit 2010 ist er Vorsitzender des SPÖ-Gemeinderatsklubs.

Stadt fair teilen

Eva Kail zeichnet in ihrem Beitrag die sozialen Dimensionen von Planungen und deren Bedeutung für die Alltagsqualitäten einer Stadt nach, und erläutert, warum Gender Mainstreaming eine planungspolitische und methodische Herausforderung darstellt.

Die gebaute und gestaltete Umwelt besitzt großen Einfluss auf die Alltagsqualitäten und Handlungschancen der BewohnerInnen – und diese sind nicht gleich verteilt. Wien wächst – und zwar in den letzten Jahren regelmäßig in einem höheren Ausmaß als die statistischen Prognosen dies voraussagten. Angesichts dieser steigenden Bevölkerungszahlen bei gleichzeitig knapper werdenden Ressourcen verstärken sich Zielkonflikte und konkurrierende Nutzungsansprüche, die sich bei zunehmender Divergenz der Interessen und baulichen Verdichtungsprozessen weiter verschärfen werden. Die soziale Schere geht zudem wieder auf – bei circa der Hälfte der Wiener Bevölkerung sinkt oder stagniert das Realeinkommen. Intensive Auseinandersetzungen mit den räumlichen Effekten des Bevölkerungswachstums prägen daher derzeit die Stadtplanungsdiskussion.

Der Erfolg von Planung ist nicht leicht messbar. Ein wichtiges Kriterium stellt die erzeugte Alltagsqualität dar. Gender Mainstreaming in der Stadtplanung zielt auf eine systematische Qualitätsprüfung in Hinblick auf Chancengleichheit unterschiedlicher NutzerInnengruppen ab, mit einem besonderen Fokus auf Geschlechtergerechtigkeit – nicht im biologischen Sinn, sondern in Hinblick auf eine Gleichwertigkeit der sozialen Rollen. Im Sinne von Stadt fair teilen gilt es zu überprüfen, welchen Nutzen und auch welche Belastungen durch Planungsentscheidungen für welche Gruppen verursacht werden. Sich im Planungsprozess »in verschiedene Schuhe stellen« hilft, »blinde Flecken« in der Planung gering zu halten.

Gender Mainstreaming ist eine Querschnittsmaterie, die auf allen Planungsebenen ansetzt und eine geschlechtssensible Sichtweise in alle Planungsprozesse von der Masterplanung, Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bis zur konkreten Objektplanung und Projektierung einbringt und damit entscheidend zur Qualitätssicherung beiträgt.

DIE SOZIALE INTELLIGENZ DER PLANUNG SCHÄRFEN

Die Operationalisierung von »Gemeinwohlinteressen« stellt für die Planung eine zentrale Herausforderung dar. Diese sind in Aushandlungsprozessen – gerade auch mit Investoren – effektiv zu vertreten und in der rechtlich wirksamen Planung wirkungsvoll abzusichern. Ernsthaftige inhaltliche Auseinandersetzung erfordert die Übersetzung von genderspezifischen Planungsansprüchen in handfeste Anforderungen und konkrete Kriterien. Dabei ist auch die Macht- und Vertretungsfrage in Planungsprozessen immer wieder zu stellen.

Wien hat hier einiges an Anstrengungen unternommen und wird mittlerweile bei Gender Planning als europaweit führend wahrgenommen, sowohl was die inhaltliche Tiefe, als auch die thematische Breite betrifft. Das zeigt auch das große internationale Interesse an den Wiener Erfahrungen. Ein entscheidender Motor dafür war elf Jahre lang die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen in der Stadtbauverwaltung, die in Zusammenarbeit mit Magistratsabteilungen zahlreiche Modellprojekte initiierte, Pilotprozesse durchführte und in rund 50 Leitprojekten neue methodische Zugänge entwickelte. Dies war ein erfolgreiches Zusammenspiel von Politik und Verwaltung – finanziert durch Budgetmittel aus dem Planungs- und dem Frauenressort.

Die Aufgabenstellungen umfassten konkreten Objektplanungen wie Schulbau, Platzgestaltungen, Wohnbau, die ständige Teilnahme an der Qualitätsprüfung der um Wohnbauförderung eingereichten Projekte, Parkgestaltung, Straßenbau, Ampelschaltungen, Beleuchtung, bis hin zur Mitwirkung bei städtebaulichen Verfahren und Masterplänen wie der Seestadt Aspern, oder in Form des Pilotbezirkes Mariahilf eine kontinuierlichen Begleitung der Planungsprozesse für den öffentlichen Raum mit Schwerpunkt auf den FußgängerInnenin-

teressen über mehrere Jahre hinweg. Dies bedeutete auch die Mitwirkung an vielen Wettbewerben auf den unterschiedlichsten Maßstabsebenen.

HERAUSFORDERUNGEN DES DYNAMISCHES STADTWACHSTUMS

1. Robuste Stadtstruktur und Grundausrüstung sichern

Dies gilt in gleichem Maß für Stadtentwicklungsgebiete wie für bestehende innerstädtische Gebiete. In beiden Fällen sind gezielte Bemühungen um eine qualitätsvolle Dichte erforderlich, die auch gut nutzbare öffentliche und wohnungsnah Freiräume sowie eine intelligent organisierte Mobilität benötigt. Ein robustes Stadtgerüst stellt den Rahmen für die vielfältigen Alltagsabläufe und Interessenslagen der Menschen dar und hält Nutzungsmöglichkeiten und Handlungsspielräume offen. Die Qualität der sozialen Infrastruktur, des öffentlichen Verkehrs und des öffentlichen Raumes (Bewegung, Aufenthalt, Spiel) ist daran auszurichten. Dabei sind Budgetmittel und Regulierungen auch gezielt einzusetzen, um den Alltag von Menschen mit geringerer Ressourcenausstattung zu unterstützen.

2. Qualitätsvolle Dichte beinhaltet auch ausreichende Freiflächenversorgung

Wie viel Dichte verträgt, und wie viele Freiräume benötigt eine Stadt wie Wien? Dass ein Mindestmaß an Dichte erforderlich ist, darüber sind sich alle PlanerInnen einig. Hohe Dichten sind ökologisch und stadtwirtschaftlich gut argumentierbar, es fallen geringere Grundkostenbeiträge bei Wohnungserwerb an, sie ermöglichen eine belebte Stadt der kurzen Wege und bessere Nahversorgung. Ein negativer Genderbias tritt jedoch bei den negativen Auswirkungen zu hoher Dichte der Wohnbebauung auf. Der Dichtestress im Wohnumfeld, der durch Überlastungserscheinungen und verstärkte NutzerInnenkonflikte entsteht, ist für Erwerbstätige ohne Betreuungspflichten in der Regel nicht spürbar. Auch jene, die sich ökonomisch Kompensationsmöglichkeiten in Form von Zweitwohnsitzen im Grünen leisten können, sind in deutlich geringerem Ausmaß betroffen. Für bestimmte Bevölkerungsgruppen und für bestimmte Lebensphasen hat das unmittelbare Wohnumfeld jedoch eine wesentlich höhere Bedeutung, und diese sind unter Genderaspekten besonders relevant (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen – ab 75 nehmen in der Regel gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen stark zu, Personen mit Betreuungs- und Versorgungspflichten).

Gerade unter Genderaspekten ist daher auch ein Nachdenken über Obergrenzen der Dichte erforderlich. Städti-

sche Freiräume geraten durch die Verdichtungstendenzen zunehmenden unter Druck. Eine qualitätsvolle und verträglich Dichte zu erreichen ist die zentrale Herausforderung für den Städtebau: Es gilt auch eine hohe Wohnqualität und eine hochwertige Freiraumversorgung insbesondere für familienfreundliches und generationenübergreifendes Wohnen sicherzustellen.

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan legt für die Qualität der konkreten Wohnbebauungsprojekte wesentliche Rahmenbedingungen fest (Quantität der verfügbaren Freiflächen am Bauplatz und im Quartier, aber auch Lage und Zugschnitt, Besonnungs- und Beschattungsgrad, Ausgesetztheit gegenüber Straßenlärm, etc.).

Typologische Bausteine für die wesentlichen Elemente der Stadtentwicklung sind daher zu definieren. Unterschiedliche Bebauungstypologien sind hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bezüglich Wohnqualität, Flächen- und Energieverbrauch, raumbildender Qualität in Zusammenhang mit Erschließungssystemen und Freiflächenanforderungen gemeinsam zu analysieren und Kosten/Nutzenüberlegungen für die Stadt und die unterschiedlichen BewohnerInnenbedürfnisse anzustellen.

3. Freiräume als grünes Rückgrat – politische Kosten der Stadterweiterung und Stadtverdichtung so gering wie möglich halten

Grün- und Freiflächenflächenversorgung sind ein Schlüsselthema für Gender Mainstreaming in der derzeitigen dynamischen Stadtentwicklung. Wien zeichnet bis jetzt die hohe Ausstattungsqualität der Parks und Spielplätze aus, im Gegensatz zu vielen anderen Städten ist hier auch kein augenscheinliches Gefälle zum Stadtrand festzustellen. Parks haben auch eine wichtige Funktion als Quartierstreffpunkte und für unkomplizierte sportliche Betätigung. Der überdurchschnittliche Anteil an Alleinerziehenden im geförderten Wohnbau ist vermutlich auch auf die überdurchschnittlich gute Ausstattung mit Spiel- und Freiflächen zurückzuführen.

Für Stadterweiterung ist es daher besonders zentral, eine grüne Infrastruktur zu schaffen, ein Freiraumnetz zur Verfügung zu stellen, das Alltags- und Freizeitwege aufnimmt, Gehen, Joggen und Radfahren ermöglicht, angelagerte kleine Spielplätze und Treffpunkte vorsieht, mit Bänken, Trinkbrunnen und Schattenbäumen ausgestattet ist, quasi bereits den Weg zur Erholung macht. Neben den stadtklimatischen Effekten als kühlende Frischluftschneisen werden auch Sichtbeziehungen

freigehalten. Mit der glaubhaften Sicherstellung eines solchen Grünen Netzes könnte auch die Akzeptanz von baulicher Stadterweiterung erhöht und die politischen »Kosten« in den Bezirken geringer gehalten werden. Ein Element wie die Hauptallee im Nordosten Wiens beispielsweise würde eine beträchtliche Aufwertung für die angrenzenden Gebiete darstellen.

Auch im mit Freiflächen unterversorgten Bestand dienen »schöne Wege« mit geringer Verkehrsbelastung und Mikrofreiräume der Entlastung. Deshalb sind im dicht bebauten Bestand Mobilitätspolitik und Freiraumqualität eng verwoben. Gerade in Zeiten knapper Budgets ist es besonders wichtig, Grünflächen als notwendige Infrastruktur für die Alltagsqualität jener Bevölkerungsgruppen anzuerkennen, die nicht zu den Einflussreichsten zählen. Auch die Freiflächenausstattung von Bildungseinrichtungen, ob Kindergärten oder Schulen, insbesondere im Ganztagsbetrieb, sind nicht nur für Kinder und Jugendliche von Bedeutung sondern auch für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Es macht einen Unterschied aus, wie die Möglichkeit und Qualität des Aufenthalts im Freien aussieht. Im Planungsmainstream werden Schulen oft nur als »Dichtekiller« gesehen und das Ausmaß der Freiflächenansprüche tendenziell in Frage gestellt.

NEUE METHODISCHE UND INSTRUMENTELLE HERAUSFORDERUNGEN

In einer sozial wirkungsblinden Planung, die keine Differenzierung von Zielgruppen kennt, die Zielkonflikte nur verdeckt ausweist und keine Qualitätssicherung betreibt, ist die Etablierung von Gender Mainstreaming auf einer wirksamen Ebene fast unmöglich. Die Operationalisierung der Gemeinwohlinteressen stellt eine zentrale Herausforderung dar und erfordert eine Erweiterung der bisherigen Planungsansätze.

Wettbewerbe verhandeln auch soziale Interessenslagen

Über großflächige Vorhaben oder sensible Standorte wird in der Stadt meistens in Form von Wettbewerben, ob geladen oder offen, bzw. in letzter Zeit verstärkt in kooperativen Verfahren – hier bereits mit den potentiellen Investoren und Liegenschaftseigentümern – entschieden. Die Zielformulierungen sind meist sehr umfassend, die tatsächlichen sozialen Implikationen von Planungsvorgaben und schlussendlichen Entscheidungen sind dennoch oft schwer fassbar. Sie sind vor allem bei den in der Ausschreibung formulierten Mengengerüsten und Quantitätsangaben und formulierten bzw. eben nicht formulierten funktionalen Anforderungen für die verschiedenen Fragestellungen abzulesen: hier ist dann Aus-

schreibungslyrik von harten Vorgaben zu unterscheiden. Da in der Planung ständig Zielkonflikte ausgehandelt werden, ist ein Genderbias vor allem am Umgang mit diesen abzulesen, dann werden tatsächliche Prioritäten und Werthaltungen sichtbar.

In Jurydiskussionen bei städtebaulichen oder architektonischen Wettbewerben ist oft zu bemerken, dass ästhetische Aspekte, die sich ja viel unmittelbarer erschließen, einen wesentlich höheren Stellenwert in der Jury-Diskussion einnehmen, als die NutzerInneninteressen, wobei hier eine Differenzierung der Interessenslagen nach unterschiedlichen Zielgruppen noch vorzunehmen wäre.

»Sich gezielt in verschiedene Schuhe stellen«: eine Vorprüfung und Jury sollte auch herausarbeiten, welche funktionale Lösung welche Interessenslagen bevorzugt und benachteiligt. Deshalb ist auch eine gendersensitive Wettbewerbskultur besonders wichtig, die neben der entsprechenden Ausschreibung, Vorprüfung und Juryzusammensetzung auch die Qualitätssicherung in der Umsetzung mitbedenkt.

Bei Gender Mainstreaming in der Planung und Stadtentwicklung geht es auch oft nicht darum, das Rad neu zu erfinden, sondern um eine soziale und geschlechterpolitisch sensible Interessensabwägung bei Entscheidungsfindungen. Worauf liegt der Fokus, was wird zu Thema, was nicht, wofür werden Institutionen geschaffen, Budgettöpfe etabliert und wofür nicht?

Qualitätsvolle Dichte überprüfen

Der Nachweis einer qualitätsvollen Dichte auf Basis von ausgewiesenen städtebaulichen Kennwerten, wie erzielbare Bruttogeschoßfläche, Freiflächenangebot und dargestellten Verschattungseffekten für Widmungsvorlagen, oder als Vorprüfung in Wettbewerben könnte ein wirksames Instrument einer internen Qualitätssicherung für familienfreundliche generationsübergreifende Wohnformen darstellen und eine gendersensible Entscheidungsfindung unterstützen, da der rechtlichen Festschreibung der Raumstrukturen eine besonders hohe Relevanz für die Realisierung zukommt.

Smart City

Smart City stellt ein zentrales neues Schwerpunktthema, sowohl auf der EU-Ebene, als auch in Wien dar, um die Herausforderungen der Energieversorgung klimaverträglich zu meistern. Für eine dynamisch wachsende Stadt wie Wien ist es besonders wichtig, eng mit Wissenschaft und Wirtschaft

zu kooperieren, um Potentiale strategisch auszuloten und Maßnahmen zu bündeln. Die Genderfrage wurde in diesem zukunftsweisenden Diskurs aber noch nicht berücksichtigt. Technologiedominierten Lösungsansätze werden sehr detailliert diskutiert, die Diskussion der räumlichen und sozialen Folgewirkungen ist jedoch noch zu vertiefen. Wo statt normativer Vorgaben auf Angebote, Bewusstseinsarbeit und Marketing gesetzt wird, ist eine zielgruppenspezifische Betrachtungsweise besonders wichtig. Dies gilt auch für die Akzeptanz- und Auswirkungsabschätzung neuer Technologien. Synergien zur qualitätsvollen Dichte lassen sich bereits definieren: die Sicherstellung der Besonnung der Fassaden für die potentielle Energiegewinnung aus Photovoltaik erhöht auch Wahrscheinlichkeit der Besonnung der wohnungsnahen Freiflächen im Erdgeschoß.

Bürgerbeteiligung –

»Die im Dunklen sieht man nicht«

Bürgerbeteiligung liegt im Trend, wird auch von Teilen der Bevölkerung aktiv eingefordert. Neue Formen und Methoden werden erprobt, insbesondere auch E-Partizipation. Neben dem unbestreitbaren Vorteil der wesentlich besseren Erfassung lokalen Wissens, Nutzungsstrukturen und Wünschen ist aber auch zu bedenken, dass mit vielen Formaten oft nur bestimmte Personengruppen angesprochen werden. Gerade hier ist es aus der Genderperspektive demokratiepolitisch besonders wichtig, die Basis zu verbreitern, andere Gruppen miteinzubeziehen, Orte auszuwählen und Methoden einzusetzen, die niederschwellig sind, wo durch gemeinsame Aktivitäten auch soziales Kapital aufgebaut wird. Auch ist in der Entscheidungsphase von der Stadtplanung die Stellvertreterfunktion für diejenigen wahrzunehmen, die nicht am Beteiligungsprozess teilnehmen konnten oder wollten. Gerade jene ressourcenschwache Bevölkerungsanteile gezielt in den Blick nehmen, stellt einen politischen Planungsanspruch dar, der hinter dem neuen neoliberalen Managementvokabular, das nur mehr Stakeholder kennt, zu verschwinden droht.

Sozialraum- und Funktionsanalyse

Bürgerbeteiligung benötigt beträchtliche Ressourcen und es ist eben nicht immer davon auszugehen, dass die Interessenslagen aller Betroffenen auf den Tisch kommen. Die Stadtplanung hat deshalb ein Instrumentarium der Sozialraum- und Funktionsanalyse entwickelt, das bisher vorrangig für Umgestaltungen im öffentlichen Raum angewandt wurde, das aber auch ein großes Potential für Wettbewerbsausschreibungen bietet. Durch eine Vielfalt an Methoden wie Daten, Analyse,

Begehungen, Beobachtungen, Kleingruppengesprächen werden verschiedene NutzerInnen, aber auch potentielle NutzerInnen identifiziert. Das Aufzeigen von Wunschgehlinien und funktionaler Verflechtungen hilft, wenn es zielgruppenspezifische erfolgt, Interessenlagen genderspezifisch abzubilden.

Die Sozialraum- und Funktionsanalyse, die dem Umgestaltungswettbewerb der Meidlinger Hauptstraße voranging, hat den Wert dieser Vorgangsweise eindrucksvoll aufgezeigt. Klar formulierter Wunsch war, dass der Charakter als »Bezirkswohnzimmer« nicht verloren gehen soll, da viel langsamer Verkehr in der Fußgängerzone unterwegs ist, Jugendliche tendenziell andere Räume und Nebengassen aufsuchen. Es gab durchaus Ängste vor zu designlastiger Aufwertung. Das war auch wettbewerbspolitisch ein Präzedenzfall, da aufgrund dieser Grundlagen einstimmig jenes Projekt prämiert wurde, das am sensibelsten die höchsten kleinteiligen sozialräumlichen Qualitäten bot, und auf modische homogene Möblierung, die vorrangig für Jugendliche attraktiv ist, verzichtete.

Systematische Bedarfsanalysen und Evaluierungen

Planung soll als »lernendes System« funktionieren. Dies erfordert die Etablierung einer Reflexionskultur, die auf systematische Evaluierung setzt, um die Effektivität und soziale Treffsicherheit der Planungen zu erhöhen. Dies fehlt derzeit fast vollständig. Im Zeitalter der zunehmenden Ressourcenknappheit ist es besonders wichtig zu analysieren, wer warum etwas braucht. Was hat in stadträumlicher Hinsicht einen hohen Gebrauchswert und Aneignungspotential oder einen starken emotionalen Identifikationswert? Dieses Hinhören und Nachschauen, das gezielte Einholen von NutzerInnenreaktionen ist ein wichtiger Teil einer bewohnerInnenorientierten Planung.

Thematische Überlagerung

Die Interessenslagen von MigrantInnen, Kindern, Jugendlichen und Alten sowie Menschen mit besonderen Bedürfnissen wurden zu neuen Planungsthemen. Auch diese Zielgruppen sind jedoch nicht geschlechtshomogen zusehen. Gender Mainstreaming achtet in diesen Themenfelder darauf, wie weit hier soziale Geschlechterrollen und Bedürfnislagen differieren. Es bleibt auch hier das wichtige Ziel, die Verteilungsgerechtigkeit und Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen nicht aus dem Auge zu verlieren.

Neue Instrumente

Für die Bewältigung des Stadtwachstums wird eine Erweiterung des planungsrechtlichen Instrumentariums diskutiert.

Literaturhinweise

Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen: Stadt Fair Teilen – Gender Mainstreaming in Mariahilf – 2005; 10+1Jahre Alltags-

Die Notwendigkeit der Einführung einer Vertragsraumordnung ist unbestritten, um einen Teil der Aufwertungsgewinne Privater für die Schaffung der notwendigen Infrastruktur abzuschöpfen – Stichwort städtebauliche Verträge. Auch Umlegungsverfahren werden notwendig sein, um bei einem kleinteiligen Grundbesitz eine sinnvolle räumliche Entwicklung zu ermöglichen. Essentiell aus Gendersicht ist es aber, dass diese Instrumente nicht nur für technische Erschließungen, sondern auch für die Bodenbereitstellung und teilweise Finanzierung der Grünen und Sozialen Infrastruktur genutzt werden können.

STADT FAIR TEILEN – WICHTIGER DENN JE

Dieser Begriff wurde zuerst für den Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf geprägt, quasi als »Übersetzung«, da die sperrige englische Terminologie für Öffentlichkeitsarbeit untauglich ist. Der Begriff *Stadt fair teilen* drückt aber auch sehr explizit den verteilungspolitischen Anspruch aus: gleichwertiger Zugang zu den Ressourcen der Stadt – ob räumlich, zeitlich oder monetär. Bei einem prognostizierten Bevölkerungswachstum bis zu 300.000 EinwohnerInnen und abnehmenden finanziellen Spielräumen der Stadt wird eine Reduktion des bisherigen kommunalen Leistungsangebotes und der Qualitätslevels in vielen Bereichen erforderlich sein, auch um die Infrastrukturen für die neuen Stadtgebiete finanzieren zu können.

Eine solche Situation erfordert hohe soziale Sensibilität, um die städtische Lebensqualität für möglichst breite Bevölkerungsschichten weiterhin sicherzustellen. Ein gezielter Mitteleinsatz unter Beachtung der unterschiedlichen Verteilungswirkungen und bei Einsparungen der unterschiedlichen Betroffenheit für verschiedene Bevölkerungsgruppen ist gefragt. Viele deutsche Städte stellen bereits ein breites Lernfeld für die Analyse der unterschiedlichen Auswirkungen des Rückbaues kommunaler Leistungen dar. Eine solche Analyse ist wichtig, um entsprechende Effekte in Wien gering zu halten und Einsparungsprozesse sozial sensitiv steuern zu können.

Ziel ist, mit dem Einsatz öffentlicher Mittel möglichst hohen Gebrauchswert und möglichst hohe Synergien zu schaffen, so viel Quantität wie notwendig und so viel Qualität wie möglich – mit weniger Fläche, weniger Geld, weniger Personal soll mehr Effekt erzielt werden. »Weniger ist oft mehr« – Sparen kann auch als Chance genutzt werden, um den erforderlichen Paradigmenwechsel in der Planung voranzutreiben und die soziale und ökologische Nachhaltigkeit zu fördern.

und Frauengerechtes Planen in Wien – 2009


Magistratsabteilung 18: Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung – Werkstattbericht Nr. 130, 2013

»Arte Povera« – Knappe Budgets erfordern klare Prioritäten und neue Zugänge

Zielkonflikte sind transparent und damit besser verhandelbar zu machen. Bei ihrer Abwägung ist auf die unterschiedliche Ressourcenausstattung verschiedener Bevölkerungsgruppen Rücksicht zu nehmen, es sind ihre jeweils unterschiedlichen Betroffenheit von stadtstrukturellen Defiziten und ihre jeweiligen Kompensationsmöglichkeiten entsprechend mitzudenken.

Unkonventionellere Lösungen sind verstärkt anzudenken. Am Beispiel des öffentlichen Raumes, der im Verantwortungs- und Regelungsbereich der Stadt liegt: temporäre Straßensperren, wie bereits in vielen Städten am Wochenende praktiziert, erhöhen den Gebrauchswert beträchtlich und stellen eine sehr kostengünstige Maßnahme dar, die Auswirkungen des Grünflächenmangels im dicht bebauten Stadtgebiet zu mildern. Hier ist auch das Modell der Wiener Spielstraßen zu erwähnen, das bereits in der zweiten Saison von einigen Bezirken in Zusammenarbeit mit verschiedenen Jugendbetreuungseinrichtungen durchgeführt und dessen Angebot ausgebaut wird. Die Übernahme der Pflege städtischer Grünflächen durch AnrainerInnen gegen Entgelt vom Stadtgartenamt wird derzeit in Basel in einem Quartier erprobt.

Ausblick

Mit Gender Mainstreaming als strategischen und methodischen Planungszugang erwächst die Möglichkeit, politische Entscheidungsprozesse effektiv zu unterstützen. Die bisherigen Erfahrungen aus allen Projekten und Prozessen zeigen, Gender Mainstreaming ist eine vielversprechende Form der Qualitätssicherung mit dem Anspruch, Stadt fair und geschlechtergerecht zu teilen. Wien hat Beeindruckendes unter der Ägide sozialdemokratischer Planungsstadträte geschaffen. Es braucht jedoch kontinuierlicher politische Schubkraft, da sonst die Gefahr groß ist, dass Gender Mainstreaming in der Planung zu einer lästigen redaktionellen Pflichtübung ohne realen Einfluss wird. Gerade bei der zunehmenden Wachstumsdynamik und Mittelknappheit ist es besonders wichtig, nicht die zielgruppenspezifischen verteilungspolitischen Aspekte der Stadtplanung und Stadtentwicklung aus den Augen zu verlieren. 

EVA KAIL

ist Stadtplanerin und Expertin für Gendergerechte Stadtplanung in der Stadt Wien. Sie arbeitet in der Gruppe Planung der Stadtbaudirektion und führte elf Jahre lang die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen.



Vorschläge zur Raumordnung in Österreich

Eine zukunftsorientierte Raumplanung ist Voraussetzung für eine positive Entwicklung der Ballungsräume in Österreich. Christian Fölzer plädiert in seinem Beitrag vor allem dafür, die Zersiedelung und ländlicher Regionen, aber auch in Ballungsräumen zu stoppen, um Bauland für günstigen Wohnraum zu schonen, hohe Kosten für Infrastruktur und ökologische Folgekosten zu sparen und gleichzeitig eine Verödung ländlicher Regionen zu beenden.

In Österreich liegt das Thema Raumordnung nicht im Zentrum des öffentlichen Interesses. Es existiert kein verbindlicher Rechtsrahmen und damit auch kein österreichweit gültiger Raumordnungsplan. Die Raumordnung liegt im Kompetenzbereich der Länder. Als Plattform fungiert die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Es versteht sich von selbst, dass es hier zu Widersprüchen und damit verbunden zu Interessenskonflikten kommen kann. Dem stehen Bundeszuständigkeiten gegenüber, beispielsweise beim Wasser oder in der Gewerbeordnung.

Dabei kommt gerade der Raumordnung eine übergeordnete Bedeutung zu, weil sie einiges zur Qualität eines Standortes beitragen kann. Dabei ist an die Qualität und Quantität der Versorgung mit Einrichtungen für Bildung, Energie, Verkehr, Gesundheit, Wohnen, aber auch für die Land- und Forstwirtschaft und ganz allgemein für die Arbeit zu denken.

Sollten in den genannten Bereichen Widersprüche auftreten, ist es Aufgabe der Raumordnung, diese zu lösen und für eine nachhaltige Nutzung des Raumes zu sorgen. In diesem Kontext spielen Instrumente wie Flächenwidmungspläne und Bebauungspläne eine zentrale Rolle. Hier wird geregelt, welche Flächen dem Verkehr, dem Wohnraum, der Industrie, dem Gewerbe und der Land- und Forstwirtschaft dienen. Weiters werden die Lage und Dichte der Bauten, technische Anforderungen und ästhetische Fragen festgelegt.

Da dem Raum viele Aufgaben zukommen, spielt die Raumordnung bei der Generierung von Qualitäten eines Standortes eine übergeordnete Rolle. Diese können beispielsweise sein: Bildung, Gesundheit, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit, Verkehr, Wohnen, Arbeit und Landwirtschaft. Dass es hier nicht immer leicht ist, eine Balance zu finden, ist nach-

vollziehbar. Ein weiterer Punkt muss hier ebenfalls eingeführt werden: Zukunftsfähigkeit. Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, dass der Raum den zukünftigen Generationen in einem ordnungsgemäßen Zustand überlassen wird.

Allerdings hat gerade in Österreich die Raumordnung in den letzten Jahrzehnten eine Entwicklung mitgemacht, die von einer Zersiedelung geprägt ist und so genannte Speckgürtel um die Großstädte entstehen hat lassen. Grund dafür ist vielfach der Trend zum Einfamilienhaus im Grünen. Um nun die Erfordernisse des modernen Lebens zu befriedigen, muss Infrastruktur aufgebaut werden. Deshalb entstehen in den Randbezirken Schulen, Verkehrsflächen, Einkaufsmöglichkeiten usw. Gleichzeitig verweisen die Zentren. Als Folge davon sinkt das Angebot an Bauland in Grünlagen und damit wird Wohnraum teurer und Bewohner von weniger begünstigten Quartieren haben ein geringeres Angebot an qualitativ hochwertigen Infrastruktureinheiten.

Man kann Wohnen als Gut ansehen und erkennen, dass sich gutes Wohnen der einen Person positiv auf eine andere Person und dessen Wohnumfeld auswirkt. Dies kann weiters als Begründung für eine Standortzusammenballung und eine bestimmte Raumstruktur angesehen werden. Eine räumliche Verdichtung der Kaufkraft lässt Absatzmärkte entstehen. Dies hat zur Ausprägung von historischen Stadtzentren geführt. Das hat wiederum positive Auswirkungen auf andere Haushalte. Freilich entstehen auch negative Agglomerationseffekte in Form von Verkehrsstaus oder überhöhten Mieten. Durch positive Agglomerationseffekte entsteht Wachstum in der Region. Dies wirkt sich im nächsten Schritt wieder positiv auf das Hinterland aus. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage der optimalen Größe eines Wirtschaftsraums.

- Wie lässt sich Wirtschaft optimal organisieren?
- Was steigert die Wohlfahrt?
- Was ist die optimale Größe einer Gebietskörperschaft?

Die politischen Fragen, die sich daraus ergeben, zielen auf die Qualität und Quantität der staatlichen Einrichtungen für Gesundheit, Bildung, Gerichtsbarkeit usw. Mit anderen Worten: Wie sollen öffentliche Güter bereitgestellt werden?

Die optimale Größe lässt sich am ehesten erreichen, wenn man die Transportkosten der Leistungsempfänger den Erträgen gegenüberstellt. Die Ausdehnung der Wirkungsräume aller Aktivitäten ist daher die optimale Größe einer Stadt. Allerdings setzt mit der Zeit eine Wandlung der räumlichen Transaktionen ein. Dies geschieht durch technischen Fortschritt, Transport, Imitation oder neue Organisation. Dadurch ist räumliche Dezentralisierung möglich. So kann man heute via E-mail Daten versenden und den Ort der Entstehung vom Ort der Verarbeitung trennen.

In der Realität spielen neben den Kosten für den Standort weitere Faktoren eine nicht unwichtige Rolle. Diese relativieren bis zu einem gewissen Grad die Standortkosten. In diesem Zusammenhang sind immaterielle und materielle Infrastrukturen zu nennen. Das Ausbildungsniveau, die Verfügbarkeit von Arbeitskräften, aber auch das Angebot von Dienstleistungen haben großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit einer Ökonomie. Von eminenter Bedeutung kann es sein, dass ein Unternehmen kostengünstigen und raschen Zugang zu Vorprodukten hat. Dies lässt im nächsten Schritt Cluster entstehen, die die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Demnach haben Agglomerationseffekte eine tragende Rolle bei allen modernen Volkswirtschaften.

Auf Grund der wirtschaftspolitischen Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist es zu einer Abwanderung aus den ländlichen Regionen, aber auch aus den alten Industrieregionen in Österreich gekommen. Dies verursacht Kosten für den Infrastrukturausbau im Umland und in den Ballungsräumen bei gleichzeitigem Absterben der wenig verdichteten Räume. Da hier Arbeitsplätze und zunehmend auch Infrastruktureinrichtungen in Wohnnähe (Schulen, Ämter, Nahversorgung) fehlen, müssen die Bewohner in die Zentralräume pendeln. Diese Mobilität verursacht Lärm und Abgase bei gesteigerter Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur rund um die Zentren. Der Aus- und Umbau der Infrastruktur verursacht damit Kosten, die die Allgemeinheit zu tragen hat.

MOBILITÄT DER MENSCHEN

Unter dem Begriff der Verkehrsinfrastruktur werden die ortsfesten Anlagen eines Verkehrssystems zusammengefasst. Dies sind in erster Linie die Verkehrswege und Stationen. Verkehrswege können sich auf den Verkehrsmedien Land, Luft und Wasser befinden. Allerdings sind Verkehrswege nur zum Teil von der Natur gestaltet, daher sind Investitionen in den Bau dieser Wege sowie Instandhaltungsarbeiten notwendig, um zuerst eine funktionierende und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen und diese dann im nächsten Schritt auch zu erhalten.

Große Probleme verursacht jede Verkehrsinfrastruktur durch ihr Kapazitätslimit. Bei einer entsprechend großen Anzahl an Nutzern entsteht ein Koordinierungsproblem, das durch Mobilitätsmanagement und staatliche Regulierung behoben werden kann. Mittels Verkehrspolitik kann durch technische Innovationen Verkehr planbarer, schneller, aber auch sicherer gemacht werden. Das Mobilitätsverhalten der Menschen lässt sich zumindest bis zu einem gewissen Grad verändern. Weiters unternimmt die Verkehrspolitik, den Versuch, den Mobilitätsbedarf von Bürgern und der Wirtschaft möglichst günstig und sicher zu befriedigen. Ziel der Verkehrspolitik ist, für ein Gemeinwohl zu sorgen, indem sie durch möglichst gut funktionierenden Verkehr den anderen Sektoren der Wirtschaft Wachstum ermöglicht. Verkehrsleistungen sollten kein Selbstzweck sein, sondern bilden Komplementärleistungen für andere Güter und Dienstleistungen an. Zur Verbesserung des Nahverkehrs sollte das Ziel der Ausbau des bestehenden Netzes sein. Dabei kann die Schweiz als Vorbild dienen, wo Benutzer ohne große Probleme von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel beziehungsweise von einem öffentlichen zu einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen können.

Mittels regionalpolitischer Maßnahmen seitens des Staates kann Mobilität durch gezielte Subventionen gesteigert oder in bestimmte Bahnen gelenkt werden. Als Beispiel dafür dient die Subventionierung von Linien, die durch dünner besiedelte Stadtrandgebiete oder ländliche Gebiete führen. Gerade in Randgebieten ist die ausreichende Bereitstellung von öffentlichem Verkehr eine wichtige Voraussetzung für eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Der Bereich Verkehr und Transport ist für eine nachhaltige Entwicklung von besonderer Bedeutung. Der Transport von Gütern und Personen wächst seit Jahrzehnten schneller als der Ressourceneinsatz insgesamt.

Zukunftsfähig ist damit der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Ein flächendeckender Nahverkehr, Verlässlichkeit in den Anschlüssen, Qualitätsverbesserung im rollenden Material und Attraktivität der Intervalle sollten eine Selbstverständlichkeit sein. Aber auch Maßnahmen der Raumplanung und im nicht-motorisierten Verkehr sind nötig. Allerdings stehen dieser Politik einige Trends entgegen:

- Zentrale Räume werden wichtiger, periphere Räume verlieren an Bedeutung.
- Um die Zentren bilden sich immer mehr »Speckgürtel«.
- Innenstädte veröden und Einkaufszentren im Umland ziehen Verkehr an.

Das übergeordnete Ziel der österreichischen Raumentwicklungspolitik kann daher nur sein, für die wirtschaftliche Entwicklung gute räumliche und infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen und Regionen mit Strukturproblemen zu unterstützen. Dies unter dem Aspekt der Wirtschaftskrise und der Klimapolitik. Diese nachhaltige Daseinsvorsorge steht vor einigen Widersprüchen: volkswirtschaftliche Effekte und Kosten, betriebswirtschaftliche Effekte und Kosten, Umwelteffekte, öffentliche vs. private Bereitstellung der Güter.

Eine Trendwende in Richtung Nachhaltigkeit kann nicht gesehen werden. Im Gegensatz dazu lässt sich zeigen, dass durch eine Veränderung im System relativer Preise (Stichwort: ökologische Steuerreformen) sehr wohl eine absolute Reduktion etwa des Energieeinsatzes oder der CO₂-Emissionen erzielt werden kann. Zu bedenken ist auch der rebound-effekt, der bei einer Effizienzsteigerung und damit Kostenreduktion die Nachfrage nach Energie steigen lässt.

Damit im Zusammenhang stehen der steigende Personen- und Güterverkehr und die Veränderungen im modal split. Ziele müssen eine Veränderung im Ressourceneinsatz und eine nachhaltigere Transportkette sein.

ZERSIEDELUNG DER LANDSCHAFT UND ÖKOLOGISCHE PROBLEME

Wenn sich der Wohnungsmarkt ins Umland ausdehnt, können negative Effekte auf die Umwelt eintreten. Es wird zusätzlicher Verkehr generiert, gleichzeitig braucht es neue Infrastruktureinheiten (Verkehrswege, Wasserversorgung, Kanalisation, Energieversorgung, Bildungseinrichtungen, Sozialeinrichtungen, Altenbetreuung, Kinderbetreuung, Krankenhäuser, Einkaufsmöglichkeiten). Um die Zersiedelung des Landes nicht weiter voranschreiten zu lassen, braucht es Len-

kungsmaßnahmen, die in folgenden Bereichen wirken: Verkehr, Umwelt, Energie.

Aufgrund der wesentlich höheren Infrastrukturkosten und der wesentlich schlechteren Gesamtenergiebilanz (inkl. Infrastruktur, Bauformen und Verkehr) von Wohneinheiten im ländlichen Raum ist in Zukunft auf eine restriktive Raumordnung zu achten. Es gilt hier, den Gesamtenergiebedarf von Siedlungen zu berücksichtigen. Mit dem Energieausweis für Siedlungen können die Auswirkungen von unterschiedlichen Siedlungstypen aufgezeigt werden. Dem Energieausweis zur Folge haben beispielsweise Einfamilienhäuser ohne Berücksichtigung von Berufs- und Freizeitverkehr bereits einen doppelt so hohen CO₂-Ausstoß wie verdichtete Bauformen. Es ist daher eine Neuorientierung der österreichischen Raumordnungspolitik dringend notwendig, um eine weitere Zersiedelung der städtischen Ballungsräume zu verhindern. Dies muss Hand in Hand mit demographischen Entwicklungen ebenso gehen wie mit wirtschafts- und verkehrspolitischen Maßnahmen.


Eine zusätzliche Versorgung bedeutet auch eine Ausweitung der Anwendung von klimaschädlichen Substanzen. Bereits heute ist ein Übermaß an schädlichem Kohlendioxid für die Veränderung des Weltklimas verantwortlich. Eine Zunahme der durchschnittlichen Temperaturen sorgt für eine Anhebung des Meeresspiegels und damit für verheerende Überschwemmungen. Weiters sind Trockenheit, starke Stürme und Starkregen in den letzten Jahren in zunehmendem Maße zu beobachten.

Bei der Landnutzung zeigt sich, dass Acker- und Grünland ständig abnehmen, während der Siedlungsraum von großem Wachstum geprägt ist. Weiters nimmt die Waldfläche ständig zu. Grund dafür ist die Zunahme der Erträge durch Düngemittel und die Industrialisierung der Landwirtschaft.

ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Der Strukturwandel ruft Abwanderungen aus dem ländlichen Raum bei gleichzeitiger starker Bebauung der Ballungsräume hervor und verursacht dadurch Kosten, die die Allgemeinheit zu tragen hat. Deshalb entstehen höhere Kosten für die Infrastruktur im ländlichen Raum. Des Weiteren zeigt eine negative Gesamtenergiebilanz die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der österreichischen Raumordnungspolitik. Eine rasche und nachhaltige Neuausrichtung der Raumordnung, die der Zersiedelung Einhalt gebietet, eine nachhaltige Infrastruktur-

und Verkehrsentwicklung ermöglicht und Chancengleichheit und Verteilungsgerechtigkeit fördert, ist dringend notwendig.

Weitere wichtige Aspekte der Raumordnungspolitik sind die Sicherung der örtlichen Daseinsvorsorge und damit die Beendigung der Verödung von Ortskernen. Damit verbunden ist eine Nachverdichtungen in bestehenden Siedlungen, damit Bauland geschont bleibt. Die optimale Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist sicherzustellen, um die Erreichbarkeit von Agglomerationen und Umland zu verbessern. Gerade vor dem Hintergrund von Hochwasserkatastrophen ist eine Sicherung von Siedlungs- und Wirtschaftsräumen vor Naturkatastrophen durch vorausschauende Planung und Risikominimierung bei bereits bestehenden Siedlungsgebieten zu gewährleisten. 

CHRISTIAN FÖLZER

ist in der Gewerkschaft Bau-Holz als Referent für gewerkschaftspolitische Grundsatzfragen tätig; der Beitrag spiegelt die Ansichten des Autors wider.

Mobilität mit Zukunft bringt mehr Lebensqualität in die Städte

Welche Rolle spielt die Verkehrspolitik der Zukunft für die Entwicklung der Städte? Markus Gansterer wirbt für eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zu Lasten des ineffizienten Autoverkehrs und zu Gunsten von Öffis, Rad und FußgeherInnen. Das Elektro-Auto könnte vor allem für gewerbliche Fahrzeugflotten mit mittellangen Distanzen Zukunft haben – eine Lösung der Probleme des Individualverkehrs sei davon jedoch nicht zu erwarten.

Der Verkehr steht vor dem größten Umbruch seit Beginn der Massenmotorisierung. Durch globale Trends wie Urbanisierung, Digitalisierung und demografischer Wandel verlagert sich der Verkehr stärker vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Gehen und Radfahren. Insbesondere in den Städten werden die Straßen wieder den Menschen gehören.

Im Jahr 2025 wird es in Europa 46 Städte mit mehr als einer Million Einwohnerinnen und Einwohner geben, sieben mehr als heute. Der Anteil der Städte an der Gesamtbevölkerung steigt von derzeit 73 Prozent auf 77 Prozent im Jahr 2030 und 82 Prozent im Jahr 2050. 30 Millionen Menschen mehr werden dann in Europas Ballungsräumen leben.

Auch in Österreich wächst die Bevölkerungszahl der Ballungsräume stark. Bereits im Jahr 2030 werden in Österreich eine halbe Million Menschen mehr den Städten und deren Umland leben als heute. Allein für Wien und das Wiener Umland wird für das Jahr 2030 ein Mehr an rund 340.000 Bewohnerinnen und Bewohnern prognostiziert, aber beispielsweise auch die Ballungsräume Graz und Linz-Wels wachsen stark. Damit wird auch das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in den Städten zunehmen, aber die Straßen können nicht mehr mitwachsen. Die große Herausforderung ist, den Platz in der Stadt gerecht und fair zu verteilen.

Deshalb ist es wichtig, ein Mehr an Mobilität mit weniger Verkehr bereitzustellen, der nicht nur sauberer und energieeffizienter sein soll, sondern auch weniger Platz verbraucht, um so die Lebensqualität in den Städten weiter zu erhöhen.

Straßen können wieder Lebensraum werden. Unterm Strich geht es bei der städtischen Mobilität der Zukunft aus Sicht des vco vor allem um zwei Dinge: Gerechte Verteilung des Platzes und eine sozial gerechte und ökologisch verträgliche Vielfalt der Mobilität.

MOBILITÄT WIRD GERECHTER UND VIELFÄLTIGER

Der Boom bei Öffentlichem Verkehr und Radfahren zeigt, dass die Vielfalt bereits am Zunehmen ist und die Trends in die richtige Richtung laufen. In größeren Städten verliert das Auto an Bedeutung. In Wien und Graz sinkt der Pkw-Motorisierungsgrad, das heißt, die Zahl der Menschen, die kein Auto besitzen nimmt zu. In elf Bezirken Wiens gibt es heute weniger Autos als im Jahr 2005, und das trotz Bevölkerungswachstums. Damit liegt Wien im internationalen Trend, auch in Zürich, Berlin, Stockholm und London ist die Anzahl der Autos pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Immer mehr Städte bemühen sich darum, den knappen öffentlichen Raum als attraktiven Lebensraum für die Menschen zurückzugewinnen.

International gibt es bereits deutliche Anzeichen, dass die Trends in die richtige Richtung laufen: Die mit dem Auto gefahrenen Kilometer sind in vielen westlichen Staaten seit mehreren Jahren rückläufig, es wird von »Peak Travel« oder »Peak Car« gesprochen. Im Autoland USA ging die Zahl der gefahrenen Kilometer seit dem Jahr 2005 um rund zehn Prozent zurück. Ähnliche Tendenzen zeigen sich in Frankreich, Japan, England und Deutschland. Seit einigen Jahren lässt sich beobachten, dass die Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern und mit ihrer Fortbewegung pragmatischer umge-

hen: Angebote wie Carsharing oder Leihräder erleben ihren Durchbruch. Der permanente Internetzugang am Handy ermöglicht neue Services und verbessert bestehende Angebote. Mithilfe dieser Online-Dienste können sich die Menschen in den Ballungsräumen je nach Bedarf bequem und flexibel zwischen den verschiedensten Verkehrsmitteln entscheiden.

Die Verfügbarkeit von Mobilität hat sich vom Autobesitz befreit. Besonders für junge Menschen ist das Auto immer weniger ein Statussymbol. Ein Auto zu nutzen, wenn es gebraucht wird, steht im Vordergrund und ist praktischer und bequemer als viel Geld in dessen Besitz zu stecken.

KNAPPEN ÖFFENTLICHEN RAUM BESSER NUTZEN UND GERECHTER VERTEILEN

Die abnehmende Bedeutung des Autos hat sich auch durch mehr Flächen für Öffentlichen Verkehr, Gehen und Radfahren sowie andere Nutzungen, widerzuspiegeln. Denn Autoverkehr stellt eine sehr ineffiziente Verwendung des vorhandenen Raumes dar und der vom Pkw-Verkehr beanspruchte Platz ist wesentlich größer als seine Verkehrsleistung. Pro Person benötigt der Autoverkehr in der Stadt je nach Auslastung bis zu hundertmal so viel Platz wie das Gehen.

Der vcö hat errechnet, dass eine einzige Straßenbahnfahrt im Schnitt 124 Autofahrten ersetzt. Während die Straßenbahn weiter unterwegs ist, um Menschen zu transportieren, benötigen die Pkw zusätzlich viel Parkraum. 124 Autos brauchen rund 1.500 Quadratmeter Parkfläche. Privatautos werden im Schnitt weniger als eine Stunde am Tag benutzt, bei rund 90 Prozent der Fahrten sitzen die Lenkenden alleine in ihrem Fahrzeug. Die geteilte Nutzung eines Fahrzeuges schafft etwas Abhilfe: Ein Carsharing-Auto ersetzt 7 bis 15 Privat-Pkw, wie aus einer vcö-Untersuchung hervorgeht.

Mobilitätskonzepte mit Zukunft fördern gute Erreichbarkeit in kurzer Zeit und kurze Distanzen. Hohe Geschwindigkeit kostet viel Energie und führt zu weiträumigen, verkehrsaufwändigen Strukturen. Mit niedrigen Geschwindigkeiten können kleinräumige und verkehrssarme Strukturen entstehen. Bewegungsaktive Mobilitätsformen wie Gehen oder Radfahren spielen eine wichtige Rolle. Durch Entschleunigung und eine faire Verteilung des vorhandenen Platzes im öffentlichen Raum auf die verschiedenen Nutzungen (Pkw, Öffentlicher Verkehr, Radfahren, Gehen) kann die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Der öffentliche Raum kann so verstärkt von allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden, seien es Kinder

und Familien oder ältere Menschen. Ein Schweizer Studie zeigt, dass verkehrsberuhigte Zonen einen wesentlichen Beitrag zur Integration leisten können. Die Menschen aus dem Grotzel begegnen sich häufiger auf der Straße, die sozialen Kontakte nehmen dadurch zu.

MENSCHEN ERHALTEN WIEDER MEHR RAUM ZURÜCK

Wie gerecht der öffentliche Raum verteilt ist, ist ein Indikator, wie konsequent und wie effizient das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Wegen vom Auto zum Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr umgesetzt wird. In Paris wurde ab dem Jahr 2002 jeden Sommer ein Teil des rechten Seine-Ufers – wo den Rest des Jahres eine stark befahrene Schnellstraße war – für einen Monat in einen Strand verwandelt (ParisPlage). Im Herbst 2011 wurde das rechte Seine-Ufer dauerhaft umgestaltet, es wurden Ampeln installiert und Räume für Gehende und Radfahrende geschaffen. Seit Jänner 2013 ist ein 2,3 Kilometer langer Teil des linken Seine-Ufers für den Autoverkehr gesperrt. Er wird im Rahmen des Projekts »Les Berges« zu einer Uferpromenade umgestaltet und ist zukünftig Gehenden und Radfahrenden vorbehalten.

Die veränderte Nutzung des öffentlichen Raums, die in Paris auf eine Initiative der Stadtregierung zurückgeht, wird in Österreich oft von zivilgesellschaftlichen Initiativen angestoßen. So zeigen etwa das Projekt »Kurzpark« oder die »fairkehrten Feste« in Salzburg, welche Nutzungen in einem neu gestalteten öffentlichen Raum möglich sind. Gehörten die Straßen vor der Massenmotorisierung selbstverständlich den Menschen, bedarf es heute selbst für temporäre »verkehrsfremde« Nutzungen wie Feste, Schanigärten oder Begrünung aufwändiger Genehmigungsverfahren.

Auch bei der Nutzung der Straßen als Verkehrsfläche sollte schon heute klar sein, dass ein faires Teilen des Raumes nötig ist. Shared Space, gemeinsam von allen Verkehrsarten genutzter Raum, bezeichnet Zonen, in denen auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen weitgehend verzichtet wird. Soziale Kontakte und zwischenmenschliche Verständigung werden damit gefördert. Die vor kurzem in die Straßenverkehrsordnung Österreichs aufgenommene Begegnungszone beruhigt in diesem Sinne den öffentlichen Raum und macht ihn lebenswerter. Begegnungszonen zeichnen sich aus durch eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde. Alle am Verkehr Teilnehmenden sind gleichberechtigt und haben aufeinander Rücksicht zu nehmen.

KINDER UND ÄLTERE MENSCHEN SIND DER MASSSTAB

Die Städte in Österreich wachsen nicht nur, ihre Bevölkerung wird sich in Zukunft auch anders zusammensetzen: Bis zum Jahr 2050 wird der Anteil der 20- bis 65-Jährigen von 62 Prozent auf 53 Prozent abnehmen, während die Zahl der über 65-Jährigen von 18 Prozent auf 28 Prozent stark ansteigt.

Der demografische Wandel führt zu einem Wandel im Mobilitätsverhalten. Die abnehmende Zahl junger Menschen wird multimodaler, also vielfältiger, unterwegs sein, die steigende Zahl älterer Personen jedoch auch bis in höheres Alter und über größere Distanzen mobiler sein als heute. Die Wahlmöglichkeit, die Mobilität auch ohne Auto sicherstellt, schafft Mobilitätsfreiheit und ermöglicht individuelle Entscheidung. Ältere Menschen leiden besonders unter dem Pkw-Verkehr, insbesondere wenn dessen Geschwindigkeit hoch ist. Mangelnde Rücksichtnahme, fehlende soziale Unterstützung, Hektik und Aggressivität werden als Problem erlebt. Fast 84 Prozent der Seniorinnen und Senioren in mehreren Staaten Europas nennen niedrigere Tempolimits als wichtige Maßnahme.

Ein sozial integratives Verkehrssystem der Zukunft nimmt soziale Inklusion als einen Maßstab. Alle Menschen gehören im Laufe ihres Lebens über kürzere oder längere Zeit zur Gruppe der »Personen mit eingeschränkter Mobilität«, auch Kinder, Leute mit schweren Einkaufstaschen, Reisegepäck oder Kinderwagen und Personen, die durch einen Beinbruch mit Krücken unterwegs sein müssen. Werden das Wohnumfeld und der öffentliche Raum so gestaltet, dass sich Kinder gefahrlos und ohne Beaufsichtigung von Eltern darin bewegen können, und ältere Menschen möglichst lange selbstbestimmt mobil sein können, erhöht sich die Lebensqualität aller Menschen.

Es gibt eine Reihe von Maßnahmen mit Blick auf die Gestaltung des öffentlichen Raums, die älteren Menschen bessere Mobilität und Teilhabe am sozialen Leben erleichtern und gleichzeitig den Komfort und die Lebensqualität aller erhöhen. Hohe Priorität dabei hat beispielsweise Tempo 30 im Ortsgebiet. Ein anderes Beispiel ist das von der City of London unter der Bezeichnung »Legible London« (»lesbares London«) entwickelte Orientierungssystem für Gehende, das aus Wegweisern und Karten besteht, die unter anderem auf Stufen hinweisen, die Breite von Gehsteigen angeben oder Sackgassen, die für Gehende durchlässig sind, bezeichnen –

wichtige Informationen für Menschen mit eingeschränkter Seh- und Gehfähigkeit.

In der dänischen Stadt Odense verbinden zwei barrierefreie Gehrouten die besonders für ältere Menschen attraktiven Orte, wie Bibliotheken, Rathaus, Parks und medizinische Einrichtungen. Die Routen sind Teil einer Gesundheitspolitik, die die körperliche Aktivität aller Bewohnerinnen und Bewohner fördern soll.

UND WAS IST MIT DEM ELEKTRO-AUTO?

EU-Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 die Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehr um 20 Prozent bezogen auf das Jahr 2008 zu senken. Dazu soll in den europäischen Städten bis zum Jahr 2030 die Zahl von Pkw, die mit Diesel oder Benzin fahren, halbiert werden, bis zum Jahr 2050 sollen diese vollständig aus den Städten verbannt werden. Die Stadtlogistik, also Gütertransport und Lieferungen, sollen bis zum Jahr 2030 in den Ballungsräumen CO₂-neutral erfolgen.

Der vcö weist immer wieder darauf hin, dass Elektro-Autos zwar die lokalen Schadstoffe verringern, die Lärmproblematik jedoch kaum, da bei Geschwindigkeiten ab etwa 30 Kilometern pro Stunde das Abrollgeräusch der Reifen das Motorgeräusch übersteigt. Elektro-Autos bringen außerdem weder weniger Staus, weniger Unfälle noch weniger Platzprobleme. Daher können E-Autos nur Teil eines neuen, multimodalen, intelligenten Verkehrssystems sein.

Elektro-Autos haben heute eine beschränkte Akku-Kapazität und hohe Anschaffungspreise, aber geringe Betriebskosten. Deshalb hat Elektro-Mobilität im Privatbereich vor allem außerhalb der Städte großes Potenzial. Mittlere Distanzen machen eine Anschaffung wirtschaftlich und ersetzen eine große Zahl fossiler Kilometer. Sozialdienste, Logistikfahrzeuge und Firmenflotten eignen sich für einen Umstieg auf Elektro-Mobilität – alles Einsatzbereiche, wo täglich viel gefahren wird, die Wegstrecken jedoch unter 100 Kilometer bleiben.

Der gewerbliche Nahverkehr, etwa von Handwerksbetrieben, Zustell- und Kundendiensten mit kurzen und mittleren Strecken bei hoher Gesamtjahresleistung, ist eine gute Zielgruppe von Elektro-Mobilität. Betriebswirtschaftlich amortisieren sich die hohen Anschaffungskosten hier durch den effizienten Betrieb. Deshalb ist das erwähnte Ziel einer CO₂-neutralen Stadtlogistik aus Sicht des vcö absolut machbar – entsprechenden Willen seitens Wirtschaft und Politik vor-

ausgesetzt. Mobilität mit Zukunft bedeutet Vielfalt, Komfort sowie mehr Gerechtigkeit und mehr Lebensqualität. Mithilfe von Informationssystemen können sich die Menschen vor allem in den Ballungsräumen bequemer und flexibler zwischen den verschiedensten Alternativen entscheiden und je nach Bedarf das passende Fortbewegungsmittel verwenden. Jene Autofahrten, die notwendig sind, werden Schritt für Schritt durch effizientere Antriebe und neue Konzepte ersetzt. Der Trend geht weg vom Besitz hin zu geteilt verwendeten Fahrzeugen. Für die meisten Menschen in einer Stadt wird es einfach nicht mehr notwendig sein, ein eigenes Auto zu besitzen.



MARKUS GANSTERER

ist Mitarbeiter des Verkehrs-Club Österreich und für Fragen der Verkehrspolitik zuständig. Der vcö ist eine unabhängige NGO, die im Jahr 1988 gegründet wurde und sich ihrem Selbstverständnis nach für ökologisch verträgliche, sozial gerechte und ökonomisch effiziente Mobilität mit Zukunft einsetzt.

Wie viel ist genug?

Elisabeth Springler hat für die ZUKUNFT das Buch von Robert und Edward Skidelsky über den Wert von Produktionsgütern für gesellschaftliche Zufriedenheit, Bedürfnisbefriedigung und Glück unter die Lupe genommen.

Wir leben in einer Gesellschaftsordnung, die weltweit durch den Drang nach Wirtschaftswachstum und »Unersättlichkeit« – um den Kanon des Buches aufzugreifen – geprägt ist. Robert und Edward Skidelsky, bekannt durch prägnante und tiefgreifende Analysen von John Maynard Keynes, widmen sich in dem Buch *Wie viel ist genug? Vom Wachstumswahn zu einer Ökonomie des guten Lebens*, genau dieser Fragestellung. Kann das Wirtschaftssystem, so wie wir es heute leben auch in Zukunft funktionieren und uns Menschen glücklich machen, oder sind wir etwa schon über das Stadium des »Glücklich-Seins« hinaus und durch den Konsumwahn in einer nicht mehr enden wollenden Spirale von Produktion, Konsumtion, Umweltverschmutzung durch Ressourcenwahn und Abfallprobleme gefangen? Mit dieser Fragestellung wird auch eines deutlich, wenn sich der/die LeserIn eine radikale Opposition zum herrschenden Wachstumsparadigma erwartet, so wird er/sie enttäuscht.

Es geht nicht um das Erstellen einer Alternative etwa einer entmonetarisierten, solidarischen Ökonomie, sondern es geht um die Verdeutlichung der Werte der Produktionsgüter und das Bewusstmachen der Produktion und damit einer genaueren Betrachtung der Begrifflichkeit des Glücks und der Zufriedenheit in der heutigen Zeit der Massenproduktion. Wie viele Güter braucht die Gesellschaft um Glück zu empfinden? Damit stellen die Autoren den Wert eines Gutes in den Mittelpunkt, abseits des Begriffs des Nutzens und versuchen uns die Bedeutung von Glück näher zu bringen.

Den Ausgangspunkt für dieses in der standardökonomischen Gedankenwelt schwierige Experiment einer interdisziplinären Analyse von Werten und Moralvorstellungen stellt ein Aufsatz von John Maynard Keynes »Wirtschaftliche Möglichkeiten für unsere Enkelkinder« dar. Dabei stellt Keynes die Behauptung auf, dass seine Enkelkinder – also etwa die heutige Zeit – durch die fortschreitende Kapitalakkumulation und den technischen Fortschritt alle ökonomischen Probleme

überwunden haben werden und in der Lage wären, die materiellen Bedürfnisse mit einem äußerst geringen Arbeitsaufwand zu befriedigen und somit ein glückliches und ökonomisch materiell »erfülltes« Leben haben werden.

Oft wurde dieser Beitrag in der Vergangenheit als Utopie gesehen, gleichzeitig jedoch auch zyklisch als Reflexion der keynesianischen Theorie für die jeweiligen ökonomischen Probleme der Zeit und wirtschaftspolitische Alternativen gesehen. So zum Beispiel verwendet Ewald Nowotny im Jahr 1984 den Artikel von Keynes als Vorausschau auf das Jahr 2019 und deutet ihn als Zukunftsoptimismus. Es wird auf die Bedeutung von öffentlichen Gütern verwiesen und der Fortschrittspessimismus der Zeit angeprangert, auch die Lösung von Verteilungsfragen wurde damals für Österreich als wesentlich angesehen, damit man sich einer wirtschaftlichen Lage, wie Keynes sie verspricht, nähern kann. Auch in den letzten Jahren, vor allem vor dem Hintergrund eines 75-jährigen Bestehens der *General Theory* von Keynes – siehe hier etwa die Analysen von Harald Hagemann (2011), einem weitaus öfter zitierten Werk, als jener Aufsatz – reflektiert man auch die langfristige Perspektive des keynesianischen Ansatzes mit seinem utopisch anmutenden Schreiben an die Enkelkinder.

Somit ist der Ansatz von Robert und Edward Skidelsky nicht neu, aber für eine Auseinandersetzung mit Keynes und das Aufstellen einer keynesianischen Deutung des Wachstumsstrebens quasi fast notwendig. Neu ist somit nicht der Ansatz der Analyse, wohl aber die Tiefe der weiteren Diskussion. Wenn Keynes von der Befriedigung der materiellen Bedürfnisse spricht, so fragen sich die Autoren warum sich die Gesellschaften heutzutage eine Bedürfnisbefriedigung gar nicht vorstellen können.

Vor diesem Hintergrund werden daher die standardökonomischen Wurzeln um die Begrifflichkeiten von Nutzen, Bedürfnissen und der Standardisierung von Werten der Einzelnen im Rahmen mikroökonomischer Analysen dekonstru-

Auf folgende Beiträge wurde verwiesen:

Nowotny, Ewald (1984): *Wirtschaft, Arbeit und Gesellschaft 1984–2019*, in: Bruckmann, Gerhart (Hrsg.): *Die Zukunft Österreichs, Das Leben im Jahr 2019*, Wien: ORAC, 33–41. | **Hagemann, Harald** (2011): *Keynes 3.0: Zu den ökonomischen Möglichkeiten unserer Enkelkinder*, in: Hagemann / Krämer (Hrsg.): *Keynes 2.0 Perspektiven einer modernen keynesiani-*

ert. In den damit verbunden zentralen Kapiteln 2–6 versuchen die Autoren immer gleichförmig vorzugehen. Sie zeigen zunächst das Dilemma und die Problematik, in der wir uns heute befinden, im Vergleich zur Vorstellung, die Keynes von der Situation seiner Enkelkinder hatte, auf, danach verorten sie historisch die Veränderungen der Begrifflichkeiten und verweisen damit indirekt auf unterschiedliche ökonomische Richtungen. Im Zentrum steht dabei jedoch nicht die direkte und offene Kritik des standardökonomischen Ansatzes, seinen Weiterentwicklungen und dem Neoliberalismus, doch die aufgezeigten Alternativen machen deutlich, wo die ökonomischen Trugschlüssen zu verorten sind.

So beschreiben die Autoren beispielsweise, dass die westlichen Industriestaaten in den 1960er-Jahren den Zustand materieller Glückseligkeit fast erreicht hätten. Sie fragen sich, »wie ... war es möglich, dass auf die Erwartung der unmittelbar bevorstehenden materiellen Glückseligkeit die Wiedererweckung des darwinistischen Kapitalismus in den 1980er-Jahren folgte?«. Was damit folgt, ist eine Diskussion der Konsequenzen der neoliberalen Wirtschaftspolitik der 1980er-Jahre, die zu einer Kehrtwende im ökonomischen Denken geführt hat, den Konsumwahn mitbegründet hat und den Wachstumsmarathon der Industriestaaten unabdingbar im Kapitalismus verankert hat.

Soweit, so gut, doch worin besteht die Lösung für dieses Dilemma? Die Autoren bauen keine Konfrontation mit dem herrschenden Kapitalismus an sich auf, sie geben eine keynesianische Analyse der bestehenden Situation. Genau hier liegt die Kritik; oftmals wird einer keynesianischen oder postkeynesianischen Analyse zu wenig Radikalität im Umgang mit den herrschenden Gesellschaftsformen und Machtkonstrukten – sofern der Begriff der Macht im Rahmen der keynesianischen Analyse überhaupt Platz findet, so wird der nicht als wesentliche Determinante in die Diskussion eingebaut – und das Buch von Robert und Edward Skidelsky muss sich auch eben diese Kritik gefallen lassen.

Während die Spannung bis zum letzten Kapitel aufgebaut wird und der/die LeserIn nun einen neuen Umgang mit dem Wachstumsbegriff erwartet, geben die Autoren keine Alternative zum herrschenden System, sondern eine zugegeben fundiert formulierte und knapp auf wirtschaftspolitische Forderungen zugeschnittene durchwegs erwartete keynesianische Antwort: Eine Grundsicherung nimmt den Konsumdruck von Seiten der Haushalte und ermöglicht ihnen damit einen

schen Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, *Ökonomie und Gesellschaft Jahrbuch 23*, Marburg: Metropolis, 281–304. | **Robert Skidelsky / Edward Skidelsky** (2013): *Wie viel ist genug? Vom Wachstumswahn zu einer Ökonomie des guten Lebens*, München: Antje Kunstmann, ISBN: 978-3-88897-822-7; 318 Seiten.

geringeren Arbeitsstunden-Einsatz umzusetzen, so wie Keynes es beschreiben würde; ein geringerer Werbeinsatz von Seiten der Unternehmen würde weiter zu einem Absinken des Konsumwahns beitragen und damit auch die Werte der Güter ins Zentrum rücken. International ist die Konsequenz, dass eine steigende Globalisierung den weniger entwickelten Staaten zumeist nicht hilft, die notwendigen materiellen Bedürfnisse im eigenen Land zu befriedigen, weil sich Abhängigkeiten zu Industriestaaten und internationalen Organisationen ergeben. Daraus ergibt sich, dass internationale Integration nicht notwendigerweise zu befürworten ist.

Robert und Edward Skidelsky werden damit genau dem Titel ihres Buches gerecht: »Vom Wachstumswahn zu einer Ökonomie des guten Lebens«. Auch wenn in den Eingangskapiteln immer wieder die generellen, natürlichen und institutionellen Grenzen des Wachstums in das Zentrum gestellt werden, geht es schlussendlich nicht um die Überwindung der herrschenden Gesellschaftsstruktur, sondern um eine Veränderung der Wahrnehmung und der Wertigkeiten in der Gesellschaft. Bekannte Konzeptionen, die Ansätze nach realisierbaren Möglichkeiten etwa von A. Sen oder M. Nussbaum, werden auch hier dargestellt. Auch darin zeigt sich wiederum das tiefe Verständnis der Autoren für den allgemeinen keynesianischen Ansatz: Sie bieten uns eine konsistente interdisziplinäre (soziologische und philosophische Fragen werden als wesentliche Einflüsse für die Ökonomie dargestellt) Analyse, die sich gegen eine a-historische Formulierung der Ökonomie, wie sie in standardökonomischen Modellen verwendet wird, und in eine nachvollziehbare wirtschaftspolitisch anwendbare durchgängige Alternative innerhalb des herrschenden Wirtschaftssystems mündet.

Fazit: Ein bereicherndes Buch in der Verbindung von philosophischen und historischen Abrissen zur Begrifflichkeiten wie Nutzen und Bedürfnissen in der modernen Ökonomie mit einem unaufregendem Ende – sofern der/die LeserIn selbst kritisch zum gängigen ökonomischen Mainstream steht; Es wirkt freilich revolutionär, weil überzeugend argumentiert, sofern sich der/die LeserIn sich selbst innerhalb der engen standardökonomischen Modellwelt verortet. 🍷

ELISABETH SPRINGLER

ist Ökonomin und als Studiengangleiterin an der FH des bfi Wien und als Lektorin auf der Wirtschaftsuniversität Wien tätig.

Das austrofaschistische Herrschaftssystem

Adalbert Krims bespricht für die ZUKUNFT die mit Spannung erwartete, umfassende Monographie von Emmerich Tálos über die Regierungszeit des »Ständestaats«, die wohl getrost als Standardwerk zu diesem Thema bezeichnet werden kann.

Vor 80 Jahren, im März 1933, beseitigte die Regierung Dollfuß die parlamentarische Demokratie und vor 75 Jahre, im März 1938, verlor Österreich durch den Einmarsch deutscher Truppen und den »Anschluss« an das Deutsche Reich seine staatliche Selbstständigkeit. Die Jahre dazwischen sind in Österreich nach wie vor umstritten. Das beginnt schon mit der Benennung dieser Epoche: »Ständestaat«, »autoritäres Regime«, »Diktatur«, »Austrofaschismus«. Obwohl es eine Vielzahl von wissenschaftlichen Veröffentlichungen – vor allem über einzelne Aspekte – gibt, fehlte bisher eine umfassende Monographie, also ein Gesamtbild des Herrschaftssystems 1933–1938.

Emmerich Tálos, emeritierter Professor für Politikwissenschaft an der Universität Wien, Doktor der katholischen Theologie und ausgebildeter Historiker (eine Kombination, die gerade für dieses Thema ideal ist), hat die ersten Jahre seiner Pension ganz in den Dienst der wissenschaftlichen Aufarbeitung des Austrofaschismus gestellt. Erstmals konnte er dabei auch auf den Archivbestand der Vaterländischen Front zurückgreifen, der sich seit 1945 in Moskau befand und erst Ende 2009 nach Wien überstellt wurde. Tálos leistete hier wahre Pionierarbeit: ein Dreivierteljahr arbeitete er sich durch die – anfangs noch ungeordnete – Dokumentensammlung. Dadurch erhielt er neue Erkenntnisse über das »Innenleben« der Vaterländischen Front, vor allem aber über deren Einschätzung der allgemeinen Stimmungslage, die auf eine noch schwächere Verankerung des Regimes in der Bevölkerung hindeutet, als bisher angenommen.

Für Tálos ist eindeutig, dass es sich beim Dollfuß- und Schuschnigg-Regime um »Faschismus« handelt. Da es sowohl Gemeinsamkeiten mit dem deutschen, vor allem aber dem

italienischen, Faschismus als auch klare Unterschiede gibt, ist für ihn die Bezeichnung »Austro-Faschismus« adäquat. »Diktatur« oder »autoritäres Regime« seien zu unpräzise, da sie »im Wesentlichen nur auf die Art der Machtausübung, auf Organisationsformen...« abstellten, während »zentrale Aspekte wie der Entstehungszusammenhang, die Träger des Regimes, deren Ziele und Gestaltungsanspruch...« ausgeblendet würden (S. 586). Sehr häufig wird auch die Selbstbezeichnung des Regimes »Ständestaat« verwendet. Dazu meint Tálos, dass dieses sich zwar auf die »ständische Ordnung« der Enzyklika »Quadragesimo Anno« von 1931 berufen habe, aber in Wirklichkeit von deren Vorstellungen substantiell abgewichen sei. Insofern sei »Ständestaat« keine adäquate Beschreibung des Austrofaschismus, sondern letztlich eine Schönfärbung.

Nach der Ausschaltung des Parlaments im März 1933 wurden schrittweise die oppositionellen Parteien und Parteiorganisationen aufgelöst. In der neuen Verfassung vom 1. Mai 1934 wurde schließlich die Vaterländische Front (VF) auch formalrechtlich als Monopolorganisation verankert, wobei sich Schuschnigg ausdrücklich auf das Vorbild der Monopolorganisationen in Deutschland und Italien berief.

Außenpolitisch orientierte sich das Regime ganz am faschistischen Italien. Als Mussolini sich aber Hitler annäherte und der deutsche Druck auf Österreich größer wurde, suchte Schuschnigg den Dialog mit Deutschland. Im Juli 1936 kam es zum ersten Abkommen, in dem Hitler zwar Österreich verbal Souveränität und Nichteinmischung zusicherte, Schuschnigg aber wesentliche Zugeständnisse gegenüber den österreichischen Nationalsozialisten machte, »die der vom Nationalsozialismus angepeilten Durchdringung Österreichs auf politischem, wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet Tür und Tor

öffneten« (510). In der Folge kam es auch zu einer massiven Unterwanderung der Vaterländischen Front durch Nationalsozialisten. Als die VF die Notbremse zog und im November 1937 eine Aufnahmesperre verfügte, verstärkte die nationale Opposition ihren Druck auf Schuschnigg, der daraufhin erneut einen Dialog mit dem Deutschen Reich suchte. Das am 12. Februar 1938 von Hitler und Schuschnigg unterzeichnete Berchtesgadener Abkommen sah u. a. eine Amnestie für verurteilte Nationalsozialisten, die Zulassung von Nazis zur Vaterländischen Front sowie eine Regierungsumbildung (mit Seyß-Inquart als Innenminister) vor.

Dieses erneute Zurückweichen Schuschniggs sowie die weitere Unterwanderung durch Nationalsozialisten führte in den darauf folgenden Wochen zu einer weitgehenden Auflösung des austrofaschistischen Herrschaftssystems, dem Schuschnigg am 9. März 1938 in letzter Minute durch die Ausrufung einer Volksabstimmung über die Unabhängigkeit Österreichs zuvorkommen wollte. »Die Ankündigung stellte für Hitler eine Herausforderung dar. Der bisher verfolgte evolutionäre Kurs wurde durch die direkte, militärische Intervention ersetzt.« (535) Tólos' Schlussfolgerung über das kampflose Ende des Austrofaschismus: »Der Ausschluss jeglichen politischen Einflusses der Bevölkerung und die praktizierte Intransparenz einschneidender Entscheidungen, das Entgegenkommen gegenüber und die Unterordnung unter deutsche Interessen, nicht zuletzt die verbreiteten sozialen Probleme haben den Widerstandswillen und die Widerstandskraft der Bevölkerung ebenso geschwächt und untergraben, wie die Ausschaltung der linken Opposition als Widerstandsfaktor gegen den Aggressor Nationalsozialismus.« (536)

Fazit: Ein uneingeschränkt empfehlenswertes Buch! ❤️



Emmerich Tálos
**DAS AUSTROFASCHISTISCHE
HERRSCHAFTSSYSTEM**
Österreich 1933 – 1938
Reihe: Politik und Zeitgeschichte,
Band 8
LIT-Verlag, Berlin-Wien 2013,
632 Seiten, 34,90 Euro

ADALBERT KRIMS

lebt seit 1970 als Journalist in Wien.

Demokratie, Wissen & Terror



Jörn Lamla
VERBRAUCHERDEMOKRATIE

Die Politik hat den Konsumenten entdeckt und stellt sich zunehmend auf dessen Ansprüche ein. Werden dadurch postdemokratische Verfallsprozesse beschleunigt oder entsteht stattdessen eine neue Form von Verbraucherdemokratie?

Jörn Lamla nimmt die politischen Dynamiken in den Blick, die auf die Interdependenzen und Folgeprobleme der Konsumgesellschaft reagieren.

SUHRKAMP, 507 Seiten, 22,70 Euro



Richard McGregor
DER ROTE APPARAT

Das wirtschaftlich derzeit erfolgreichste Land der Welt hat eine intransparente politische Führungsschicht, alle Entscheidungen sind dem Auge der Öffentlichkeit entzogen. Chinas Kommunistische Partei ist die mächtigste politische Organisation der Welt. Aus dem Verborgenen heraus steuert sie die Medien, das Militär, die Industrie, die Geldströme im In- und Ausland.

VERLAG MATTHES & SEITZ, 398 Seiten, 30,50 Euro



Günter Dux
DEMOKRATIE ALS LEBENSFORM

Die Demokratie ist in die Marktgesellschaft eingegangen, zugleich aber durch deren kapitalistische Organisationsform desavouiert worden. Die historisch-genetische Reflexion, mit der der Autor dem Konflikt zwischen Demokratie und kapitalistisch verfasster Marktgesellschaft

von der Französischen Revolution bis zur Krise der Gegenwart folgt, soll diese Bedrohung sichtbar machen.

VELBRÜCK WISSENSCHAFT, 352 Seiten, 41,10 Euro



Martin Mulsow
PREKÄRES WISSEN

Der Autor begibt sich auf die Spuren prekären Wissens, um es in seiner Bedeutung für die europäische Wissenschaft zu rehabilitieren. In Fallstudien, die den Zeitraum von der Renaissance bis zur Aufklärung umspannen, präsentiert er die Taktiken, die Intellektuelle erdacht haben, um mit Fährnissen leben zu können, und ihre Versuche, verlorenes Wissen wieder zurückzugewinnen.

SUHRKAMP, 556 Seiten, 41,10 Euro

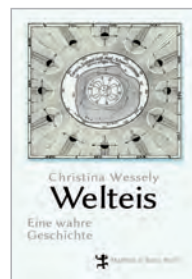


Henning Ritter
DIE SCHREIE DER VERWUNDETEN

Der Terror wird zum Begleiter der Moderne, und die Kriege produzieren eine neue Gleichgültigkeit des Tötens. Von Stendhal und Alexis de Tocqueville bis zu Arthur Schopenhauer und William

James beginnt ein neues Nachdenken über die Schreie der Verwundeten und die moralischen Verwirrungen, die uns die Moderne zumutet.

C. H. BECK, 189 Seiten, 20,60 Euro



Christina Wessely
WELTEIS

Von 1894 an hatte der österreichische Maschineningenieur Hanns Hörbiger die sogenannte Welteislehre oder Glazialkosmologie entwickelt, die davon ausging, das Universum sei zu großen Teilen aus gefrorenem Wasser zusammengesetzt.

Christina Wessely erzählt die schillernde Geschichte dieser falschen kosmologischen Theorie, die bis in die 1940er Jahre ungeheure Popularität genoss und großen Einfluss ausübte.

MATTHES & SEITZ, 384 Seiten, 30,50 Euro

Mutter, Vater & Geschwister



Peter Schneider
DIE LIEBEN MEINER MUTTER

Während die Geschwister den Erzengel Michael mit Geld und gestohlenen Naturalien aus gnädig zu stimmen versuchen, bewegte sich ihre Mutter in ganz anderen Sphären. In ihren Gedanken und ihren Briefen war sie beim fernen Ehemann, einem Komponisten und Dirigenten – und bei ihrem Geliebten, einem bekannten Opernregisseur, der in den Nachkriegsjahren Furore machte.

KIEPENHEUER&WITSCH, 304 Seiten, 20,60 Euro



Aris Fioretos
DIE HALBE SONNE

Die Geschichte eines griechischen Vaters, rückwärts erzählt – vom Tod auf der Pflegestation bis zurück in die Zeit vor dem ersten Kind, als der Vater noch kein Vater war. Als Neunzehnjähriger verlässt dieser Anfang der fünfziger Jahre seine Heimat und kann wegen der Militärdiktatur lange nicht zurückkehren. In Wien studiert er Medizin, in Schweden heiratet er eine Kunststudentin aus Österreich.

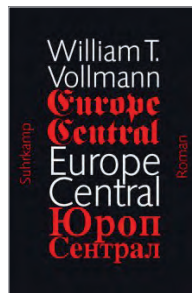
CARL HANSER, 192 Seiten, 19,50 Euro



Eberhard Rathgeb
KEIN PAAR WIE WIR

Die Schwestern Ruth und Vika sind ein unzertrennliches Paar. Sie haben keine Männer, keine Kinder und sie sind glücklich. Vor Hitlers Machtübernahme wandert ihre Familie aus Deutschland nach Argentinien aus. Mit dreißig Jahren rebellieren die beiden gegen ihren tyrannischen Vater, fliehen nach New York und lassen sich von keinem Mann mehr etwas sagen.

CARL HANSER, 192 Seiten, 18,40 Euro



William T. Vollmann
EUROPE CENTRAL

Ein historischer Roman mit vielen Abweichungen, ein großes Epos aus 37 Geschichten, die, zu Paaren gebündelt, den zweiten Weltkrieg auf sowjetischer und deutscher Seite heraufbeschwören, indem sie unter vielen anderen das Leben von Künstlern – wie Käthe Kollwitz und Dmitiri Schostakowitsch – und Militärs – wie Wlassow und Paulus – erzählen.

SUHRKAMP, 1028 Seiten, 41,10 Euro



Yoram Kaniuk
1948

Dies ist die Geschichte eines jungen Mannes, der voller Heldenmut die Schule verlässt und kurz darauf dem Tod in die Arme läuft. Der im Mut die Sinnlosigkeit erkennen muss, die historische Schuld bei allem Recht, die Naivität im Heroismus. Der große israelische Schriftsteller Yoram Kaniuk erzählt vom Kampf, der zur Entstehung des Staates Israel führte.

AUFBAU, 248 Seiten, 20,60 Euro



Elfriede Jelinek
rein GOLD

Ausgehend vom großen Dialog zwischen Göttervater Wotan und seiner Liebblingstochter Brünnhilde im 3. Akt der »Walküre«, rollt Elfriede Jelinek die Geschehnisse in Richard Wagners monumentalem »Ring«-Zyklus noch einmal neu auf und verlängert sie in unsere Gegenwart. Dreh- und Angelpunkt ist die Bedeutung von Gold und Geld, nach denen alles drängt und die so gut wie alle Handlungen vorantreiben.

ROWOHLT, 224 Seiten, 20,60 Euro

Lehren aus der großen Depression

In der Zwischenkriegszeit des vorigen Jahrhunderts waren Deutschland und Österreich in einer ähnlichen Situation wie die europäischen Krisenstaaten heute. Beide Länder waren im Ausland verschuldet und dann, nach dem Börsenkrach 1929, mit einer plötzlichen Umkehr der Kapitalströme konfrontiert. Auch die Kapitalzuflüsse in die europäischen Krisenstaaten, die ab dem Beginn der Währungsunion einen kreditfinanzierten Boom ausgelöst hatten, haben sich ab 2010 umgekehrt. Die Folge war eine Abwärtsspirale von Kapitalflucht, steigenden Zinsen und Staatsschulden, Rezession und Problemen des Bankensektors. Ähnliche Probleme stellten sich auch für die Schuldnerstaaten in der Zwischenkriegszeit.

Die Europäische Union hat seit 2010 eine Reihe von Maßnahmen gesetzt, um die Abwärtsspirale, in denen die Länder gefangen waren, zu durchbrechen. Nicht so in den dreißiger Jahren.

Als 1931 eine deutsche Großbank im Sog der Krise der Creditanstalt in Liquiditätsschwierigkeiten geriet und ein Run auf die Banken einsetzte, war es für die Reichsbank nicht möglich, bei den Partnerzentralbanken eine Liquiditätsunterstützung zu erhalten. Die Argumente, die gegen den Kredit ins Treffen geführt wurden, ähnelten denen, die auch heute im Zusammenhang mit den Schutzschirmen zu hören sind: dies sei zu riskant, inflationär, Deutschland habe über seine Verhältnisse gelebt und solle seine Hausaufgaben machen. Die Ereignisse nahmen ihren Lauf und der Bank Run war einer der vielen Bausteine, der die Rezession in eine Depression verwandelte.

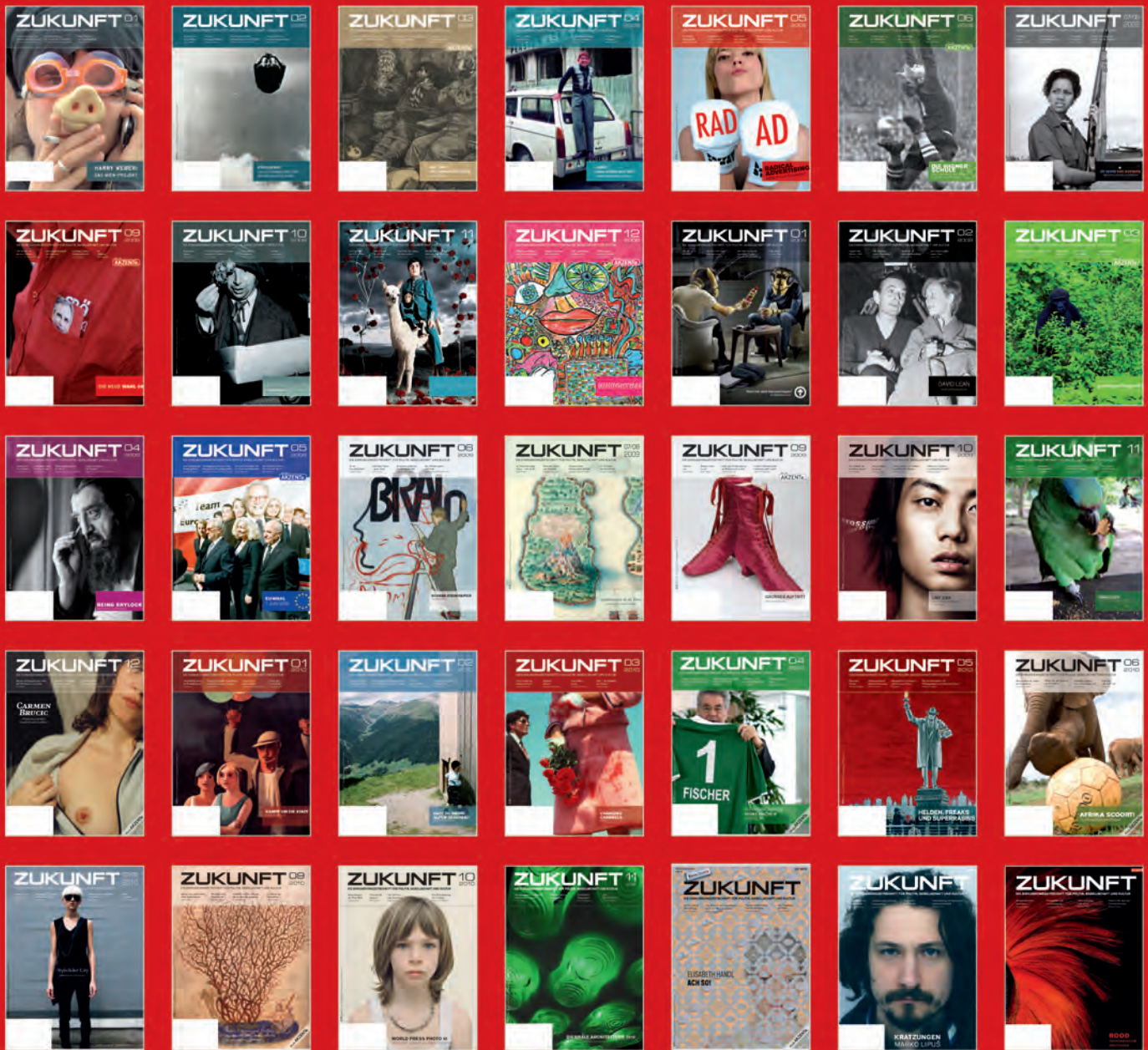
Eine Triebkraft der Abwärtsspirale war damals auch die restriktive Geldpolitik. Die fehlende geldpolitische Autonomie der Staaten im Goldstandard, der de facto ein System fixer Wechselkurse darstellte, ist somit eine weitere Parallele zur Währungsunion. Während der Weltwirtschaftskrise 1929/32

war aber nicht der Goldstandard das eigentliche Problem, sondern der Umstand, dass die Notenbanken nicht kooperiert haben, um die Krise gemeinsam zu bekämpfen. Schließlich haben die USA als größter Nettokapitalexporteur ab 1928 eine restriktive Geldpolitik verfolgt, die die anderen Staaten nachvollziehen mussten, um Kapitalflucht zu verhindern. Im Unterschied dazu hat die EZB im Rahmen ihres Mandats sehr weitreichende, über Zinssenkungen hinausgehende expansive Maßnahmen gesetzt, die letztlich auch den Krisenstaaten zu Gute kommen.

Die Deflationspolitik Deutschlands und Österreichs wurde Anfang der 1930er Jahre weitgehend als alternativlos gesehen. Auch heute wird von der Alternativlosigkeit der Austeritätspolitik in den Schuldnerstaaten gesprochen, solange die Länder in der Währungsunion verbleiben. Die Anpassungsprogramme der Troika ziehen zweifelsohne rezessive Wirkungen nach sich und erschweren damit die Senkung der Staatsschuldenziele. Es sind eine Reihe von weniger schmerzhaften Strategien zum Abbau der Leistungsbilanzdefizite und sonstiger Ungleichgewichte denkbar, die mit der Dauer der Krise und dem dramatischen Anstieg der Arbeitslosigkeit im europäischen Süden verstärkt ins Blickfeld geraten. Ein Weg, die Anpassung zu erleichtern, wäre, diese symmetrischer zu gestalten, indem die Kernwährungsländer die Rolle eines Konjunkturmotors im Euroraum einnehmen oder aber die Errichtung von Elementen einer Fiskalunion. Wäre die 2012 verabschiedete Bankenunion schon viel früher eingerichtet worden, so wären die Triebkräfte der Abwärtsspirale in den Krisenländern nie so stark wirksam geworden. Möglicherweise wäre die Krise in dieser Schärfe gar nicht ausgebrochen. 🍷

IRENE MOZART

ist Wirtschaftsforscherin in Wien.



ZUKUNFT ABONNEMENT

Kupon ausschneiden
& einsenden an:

VA Verlag GmbH
Kaiser-Ebersdorferstraße 305/3
1110 Wien

Ich bestelle ein **ZUKUNFT**-Schnupperabo (3 Hefte) um 8,- Euro
 ein **ZUKUNFT**-Jahresabo (11 Hefte) um 44,- Euro

Name: _____

Straße: _____

Ort/PLZ: _____

Tel.: _____

E-Mail: _____

Unterschrift: _____