



STADTPUNKTE

Peter Prenner (Herausgeber)

WIEN WÄCHST

Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität

Tagungsband der AK-Wien Fachtagung

12



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN



Arbeiterforellen?

AK Stadt: ArbeitnehmerInnen-Interessen im urbanen Raum

Bestellung: stadt@akwien.at oder
telefonisch 01 501 65 DW 3047

PDF-Download unter
wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/akstadt

4 x im Jahr. Gratis abonnieren.



Peter Prenner (Herausgeber)

WIEN WÄCHST

Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität

Der direkte Weg zu unseren Publikationen:

E-Mail: stadt@akwien.at

Bestelltelefon: +43-1-50165 3047

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Hersteller: Arbeiterkammer Wien

Verlags- und Herstellungsort Wien

© 2013 bei AK-Wien

ISBN: 978-3-7063-0513-6

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplares an die AK Wien, Abteilung Kommunalpolitik, ersucht.

VORWORT

Wien wächst! Im vergangenen Jahrzehnt nahm die Zahl der in Wien lebenden Personen laut offizieller Bevölkerungsstatistik um 9,1% zu. Insgesamt wohnen demnach nun um etwa 144.000 Personen mehr in der Bundeshauptstadt als noch zehn Jahre zuvor. Oder anders formuliert: Wien ist innerhalb eines Jahrzehnts um Salzburg gewachsen. Dieser Trend wird auch für die beiden kommenden Jahrzehnte anhalten. Laut aktueller Bevölkerungsprognose der Landesstatistik Wien wird Wien aller Voraussicht nach schon im Jahr 2029 die 2-Millionen-Schallmauer durchbrechen.

Ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum dieses Ausmaßes bringt für eine Großstadt Herausforderungen auf unterschiedlichsten Ebenen mit sich. Für 10.000 - 15.000 Personen müssen jährlich neue Wohnungen und Arbeitsplätze geschaffen, die Verkehrsinfrastrukturen entsprechend adaptiert und neue Bildungseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. All diese Investitionen müssen selbstverständlich auch finanziert werden.

Wie Wien diesen komplexen Herausforderungen begegnen kann, wurde auf der AK-Konferenz „Wien Wächst“ quer über die einzelnen Disziplinen hinweg analysiert. Nationale und internationale sowie ExpertInnen aus den einzelnen Fachabteilungen der AK-Wien und repräsentative StakeholderInnen der Stadt trafen in der Konferenz aufeinander, um die einzelnen Themenbereiche fachübergreifend zu diskutieren.

Peter Prenner (Herausgeber)

Wien, Oktober 2014

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| Martin zur Nedden: Städte im Wandel – Mit welchen Herausforderungen sehen sich wachsende Städte hinsichtlich sozialer, ökonomischer und umweltspezifischer Belangen konfrontiert? | 1 |
| Vorbemerkung | 1 |
| Rahmenbedingungen | 1 |
| Herausforderungen..... | 3 |
| Klimawandel/Klimaanpassung | 3 |
| Ökonomischer Strukturwandel | 4 |
| Demographischer Wandel | 5 |
| Gefahr der sozialen Segregation..... | 6 |
| „urban governance“ | 7 |
| Ausblick | 8 |
| | |
| Roland Verwiebe: Sozialstruktureller Wandel und Lebensqualität – Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Die Stadt Wien im Kontext österreichischer und europäischer Trends. | 9 |
| Einleitung..... | 9 |
| Vereinbarkeit von Beruf und Familie - Trends in der internationalen Forschung..... | 10 |
| Vereinbarkeit von Beruf und Familie – empirische Trends für Wien..... | 11 |
| Schlussbemerkung | 21 |
| | |
| Thomas Ritt: Wien wächst – einleitende Bestandsaufnahme | 24 |
| Wien – keine schrumpfende Stadt mehr | 24 |
| Themenbereich Verkehr und Wohnen | 28 |
| Themenbereich Bildung..... | 31 |
| Themenbereich Arbeitsmarkt/ Beschäftigung Wirtschaft | 32 |
| Themenbereich Finanzierung..... | 33 |
| | |
| Klaus J. Beckmann: Wien wächst – Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität | 35 |
| Problemlagen und Treiber des Wachstums der Städte | 35 |
| Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung – integriert, Nachhaltigkeit, „SMART“ oder was? | 44 |
| Wohnungsbau – Bestände, Bedarfe, Bedarfsdeckung | 48 |
| Veränderungstendenzen des Mobilitätsverhaltens | 50 |
| Handlungsansätze Verkehr/Mobilität..... | 54 |
| Fazit | 59 |
| | |
| Christian Pichler: Wohnen und Verkehr – Rahmenbedingungen und Herausforderungen | 62 |
| 1. Baulandreserven | 63 |
| Baulandmobilisierung | 64 |
| Verkehr | 65 |
| Fazit | 67 |
| | |
| Barbara Herzog-Punzenberger / Michael Bruneforth: Bildung und Schule in der wachsenden Stadt | 68 |

| | |
|--|------------|
| Infrastrukturelle Dichte und Bildungsteilnahme in der Sekundarstufe 1 | 68 |
| Nicht nur Wien ist anders, große Städte sind anders..... | 70 |
| Noten und Leistung | 73 |
| Unterschiede zwischen Schulstandorten | 74 |
| Gabriele Schmid: Wien wird wieder jung! | 84 |
| Wiens Bildungssystem im Wandel | 84 |
| Was Wien plant und tut | 88 |
| Grosse Anstrengungen liegen vor Wien | 89 |
| Soziale Benachteiligung und Migrationshintergrund in Wiens Schulen | 89 |
| Fazit | 90 |
| Helmut Mahringer: Wien wächst – Arbeitsmarkt und Beschäftigung..... | 91 |
| Bevölkerungsentwicklung..... | 91 |
| Strukturwandel..... | 97 |
| Beschäftigungsentwicklung | 99 |
| Arbeitslosigkeit | 102 |
| Schlussfolgerungen | 106 |
| Nachfrageseitig..... | 108 |
| Angebotsseitig | 108 |
| Markus Marterbauer: Wien – Eine reiche Stadt wächst..... | 110 |
| Hoher Wohlstand, doch zunehmende Probleme der Verteilung | 110 |
| Finanzkrise bewirkt enormen, politisch unterschätzten Anstieg der Arbeitslosigkeit | 111 |
| Stadtschulden: Inadäquate Regeln gefährden Zukunftsinvestitionen | 112 |
| Bequeme Ausgangslage Wiens, aber aktive Politik gefordert | 112 |
| Michael Getzner: Zur Finanzierung einer wachsenden Stadt – fiskalische Wirkungen der Stadterweiterung | 114 |
| Einleitung | 114 |
| Nachfrage nach und Angebot an Infrastrukturleistungen in wachsenden Städten | 115 |
| Finanzierung und Wachstum der Stadt Wien..... | 119 |
| Zur fiskalischen Rentabilität von Stadterweiterungsprojekten | 121 |
| Zusammenfassung und Schlussfolgerungen | 126 |
| Tobias Schweitzer: Spielraum für die notwendigen Investitionen? | 129 |
| Gute Ausgangslage, einengende Fiskalvorgaben | 129 |
| Es wird an der Zukunft gespart – Investitionen brechen ein | 130 |
| Woher die notwendigen Mittel nehmen? | 131 |
| Anhang | 134 |

**MARTIN ZUR NEDDEN:
STÄDTE IM WANDEL – MIT WELCHEN HERAUSFORDERUNGEN SEHEN SICH
WACHSENDE STÄDTE HINSICHTLICH SOZIALER, ÖKONOMISCHER UND
UMWELTSPEZIFISCHER BELANGEN KONFRONTIERT?**



Martin zur Nedden war Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig und ist nun Wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik

VORBEMERKUNG

Der Umfang des Themas auf der einen Seite und der zur Verfügung stehende Raum auf der anderen Seite bedingen, dass die nachfolgenden Ausführungen nur schlaglichtartiger Natur sein können. Aus diesem Grund muss auch auf eine Auseinandersetzung mit den für die aktuelle Stadtentwicklung zentralen Fragen der Effizienz, Suffizienz und Resilienz verzichtet werden. Sie erfolgt außerdem vor dem Hintergrund der Entwicklungen und Diskussionen in der Bundesrepublik Deutschland. Es wäre nicht vertretbar, ohne vertiefte Kenntnis der Verhältnisse in Österreich im Allgemeinen und in Wien im Besonderen Empfehlungen abzugeben. Ungeachtet dessen dürfte es im Hinblick auf einige grundsätzliche Fragen durchaus Parallelen geben.

RAHMENBEDINGUNGEN

Die Städte waren immer Veränderungen unterworfen. Aktuell erleben wir eine Phase, in der die Stadtentwicklung sowohl von (Nach-)Wirkungen politischer Veränderungen als auch technologischen Umwälzungen, hier ist insbesondere die „digitale Revolution“ zu nennen, maßgeblich beeinflusst werden. Die Gleichzeitigkeit gleich zweier bedeutender Faktoren sowie die gegenüber der Vergangenheit gestiegene Dynamik tragen wesentlich dazu bei, dass Wirkungskraft und Komplexität in außergewöhnlicher Weise im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten angestiegen sind. Hinzu kommt, dass Faktoren, die schon seit längerem als für die Entwicklung relevant sich abzeichneten, aber nur bedingt im Bewusstsein im Hinblick auf Handlungsnotwendigkeiten präsent waren, nicht mehr negiert werden können

Fünf wesentliche Aspekte, die die Entwicklung in unseren Städten aktuell zentral beeinflussen, seien in diesem Zusammenhang hervorgehoben:

1. Die Globalisierung, die mit ihren neuen Austauschbeziehungen neben der Ökonomie auch Politik, Technologieentwicklung und Kultur bis in die Gesellschaftsstrukturen hinein in immer noch zunehmenden Maße beeinflusst und dadurch Risiken und Unsicherheiten über die Zukunft vergrößert.
2. Die Klimaveränderung, über deren Eintritt und Auswirkungen zwar schon seit ca. 40 Jahren diskutiert wird, aber erst jetzt die Erkenntnis an Verbreitung gewinnt, dass es notwendig ist, auf der einen Seite klimabeeinflussende Faktoren wie den CO₂-Ausstoß drastisch zu reduzieren und andererseits Strukturen, wie zum Beispiel unsere Städte, an schon nicht mehr revidierbare Klimaveränderungen anzupassen.
3. Die digitale Revolution mit ihren Chancen und Risiken. Sie führt in technologischer Hinsicht zu vielen neuen Möglichkeiten, droht aber gleichzeitig Machtstrukturen und gesellschaftliche Wertehaltungen in erheblichem Maße mit noch nicht fundiert zu beurteilenden Konsequenzen zu verändern.
4. Der demographische Wandel, insbesondere in Teilen Europas, vor allem in der Bundesrepublik Deutschland. Wir werden „weniger, älter, bunter“.
5. Die Gefahr zunehmender sozialer Segregation. Im globalen Maßstab zwischen „reichen“ Staaten und „armen“ Staaten, im nationalen Maßstab zwischen „reichen“ Regionen und „armen“ Regionen sowie Städten. In den Städten selbst entwickeln sich Stadtteile und -quartiere in entgegengesetzte Richtungen.

Die zunehmende Ausdifferenzierung von Entwicklungen hat auch zur Konsequenz, dass es zur Bewältigung der Herausforderungen keine Patentrezepte gibt, sondern es den jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen entsprechenden Strategien und Maßnahmen bedarf.

Dabei haben die Städte in einer Reihe von Handlungsfeldern vor dem Hintergrund der Globalisierung keine bzw. nur noch sehr begrenzte Einflussmöglichkeiten. Gleichzeitig wächst die Bevölkerung in vielen Städten, selbst in von Bevölkerungsrückgang gekennzeichneten Regionen, seit wenigen Jahren. Außerdem kommt ihnen nach wie vor als Motoren der gesellschaftlichen, kulturellen und technologischen Entwicklung erhebliche Bedeutung zu.

Die von Planern seit 40 Jahren als Entwicklungsziel formulierte „Re-Urbanisierung“ wird also in vielen Städten Realität. Die Städte wachsen. Und sie wachsen auch deswegen, weil es in den letzten 100 Jahren gelungen ist, die Missstände der Stadt der Gründerzeit, wie sie Werner Hegemann in seinem Buch „Das steinerne Berlin“ mit ihren unhaltbaren baulichen und sozialen Verhältnissen so anschaulich beschreibt, in eine Stadt zu transformieren, die für ihre Bewohnerinnen und Bewohner ein attraktiver Ort zum Wohnen, Arbeiten und Verbringen ihrer Freizeit ist.

Dieser Erfolg jahrzehntelanger Bemühungen strategischer Stadtentwicklung muss bei der Entwicklung von Konzepten zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen bewusst sein und darf nicht durch kurzfristige „Ad-hoc-Maßnahmen“ gefährdet werden. Dass die „Re-Urbanisierung“ auch weiteren Ursachen zu verdanken ist, wie zum Beispiel der Veränderung von Lebensstilen, steht dabei außer Frage.

HERAUSFORDERUNGEN

Aus dem umfangreichen Bündel von Herausforderungen sollen nachfolgend fünf vertiefter betrachtet werden:

1. Klimawandel und Klimaanpassung
2. Ökonomischer Strukturwandel
3. Demographischer Wandel
4. Gefahr der sozialen Segregation
5. Neue Anforderungen an „urban governance“

KLIMAWANDEL/KLIMAAANPASSUNG

Inzwischen sind die Folgen des Klimawandels auch in den Städten zu spüren. Beispielhaft genannt seien die Zunahme von Temperaturextreme, Probleme bei der Speicherung und Abführung von Starkregenereignissen und die potenzierte Folge von Stürmen.

Zurzeit sind die Städte global betrachtet ein wesentlicher Faktor bei den Ursachen der zu beobachtenden Klimaveränderungen. So finden ca. 75 % des globalen CO₂-Ausstoßes und ca. 75 % des globalen Energieverbrauchs in Städten statt.

Die Städte haben aber auch das Potenzial, einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Probleme zu leisten. Vergleichsweise kompakte Strukturen und die Bevölkerungsdichte bieten günstige Voraussetzungen. Genannt seien als optionale Handlungsfelder die Baustrukturen, die Freiraumstrukturen, der Verkehr, Energieproduktion und -verbrauch, die Abfallbehandlung, die Wasserver- und -entsorgung und das breite, allerdings auch bisher nur unscharf definierte, Feld der „Smart-City“.

Potenziale sind z.B. die größere Energieeffizienz im Verkehrsbereich durch vergleichsweise kürzere Distanzen bei hoher Nutzerdichte, und größere Anteile des „Umweltverbundes“ am Modal-Split, eine größere Energieeffizienz bei Heizungs- und Kühlsystemen durch kompakte Gebäudestrukturen sowie netzbasierte Energiesysteme wie zum Beispiel die Kraft-Wärme-Kopplung, der geringere spezifische Energieverbrauch bei städtischer Infrastruktur infolge größerer Nutzerdichte.

Allerdings gibt es sowohl zwischen den einzelnen Handlungsfeldern als auch innerhalb der Felder Zielkonflikte. Sollen also die Potenziale ihre Wirkung so optimal wie möglich entfalten, bedarf es einer sorgfältigen Abwägung.

Am Beispiel des Aspekts „Dichte“ soll das in Kürze verdeutlicht werden. Sie ist, wie bereits oben skizziert, eine wichtige Eigenschaft von Städten in mehrfacher Hinsicht. Einwohner-/Nutzerdichte wie auch bauliche Dichte sind wichtige Voraussetzung für „Urbanität“ in ihren unterschiedlichen Facetten einerseits und andererseits für die effiziente Nutzung von Strukturen.

Die von Bevölkerungswachstum geprägten Städte stehen zurzeit vor der Herausforderung, bebaubare Flächen, insbesondere zur Schaffung von Wohnraum, zu mobilisieren. Die Möglichkeiten zur neuen Nutzung von brach gefallenen Industrie-/Gewerbeflächen, Bahnarealen und Militärliegenschaften sind oft ausgeschöpft oder stehen nicht (mehr) zur Verfügung. Vielerorts wird nun versucht, Freiräume in Bestandsquartieren für eine zusätzliche Bebauung zu nutzen. Dies ist zwar ein im Einzelfall denkbarer Baustein zur Mobilisierung von Bauland, er bedarf aber einer sorgfältigen Prüfung, um nicht Gefahr zu laufen, Qualitäten der Stadtentwicklung im Hinblick auf im Laufe der letzten Jahrzehnte geschaffene Freiraumstrukturen wieder aufzugeben.

Die Folge unverträglicher Verdichtung wäre ein Verlust an Attraktivität der Stadt als Lebensraum, gerade auch für jüngere Familien. Zunehmende Widerstände aus der Bevölkerung zeigen, dass diese Problematik, allerdings nicht in jedem Fall zu Recht, wahrgenommen wird. Es besteht aber auch die Gefahr der Verstärkung des Entstehens von „Hitzeinseln“. Sowohl allgemeine stadtentwicklungspolitische Ziele als auch explizite Klimabelange drohen bei zu hoher Verdichtung konterkariert zu werden.

„Dichte“ ist also kein Wert an sich und es ist daher nicht auszuschließen, dass es nach sorgfältiger Abwägung geboten ist, einer Neuversiegelung von Flächen den Vorzug zu geben, trotz des unzweifelhaft richtigen Zieles, diese auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

So plant in der Bundesrepublik zurzeit selbst die Stadt Freiburg, eine der Vorreiterinnen nachhaltiger Stadtentwicklung, mangels tragfähiger Alternativen ein neues Baugebiet für ca. 10.000 Einwohner unter Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen.

Von besonderer Bedeutung ist gerade aber auch angesichts der Notwendigkeit eines sparsamen Umgangs mit den Flächen die regionale Zusammenarbeit. Auch sie fördert die Optimierung der Flächennutzung und effiziente Ausnutzung (bestehende) Infrastruktur. Die Thematik kann an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden. Als ermutigendes Beispiel dafür, dass diese Erkenntnis zunehmend Verbreitung erfährt, sei auf den "Regionalen Flächennutzungsplan" von sechs Städten in der Region Ruhr hingewiesen.

ÖKONOMISCHER STRUKTURWANDEL

Die Ökonomie der Zukunft wird stark beeinflusst durch die „digitale Revolution“. Diese birgt durchaus die Chance, sich zu Gunsten der Städte auszuwirken. Die zu beobachtenden neuen Formen der Kultur- und Wissensproduktion haben häufig eine Affinität zu innerstädtischen Quartieren.

Die Stadt übernimmt dabei die Funktion eines „Zufallsgenerators“¹ für Kontakte, Informations- und Austauschgelegenheiten. Sie ist wesentliche Voraussetzung für neue Formen von Beschäftigung und neue urbane Lebensstile.

Die Geschwindigkeit des Strukturwandels ist dabei enorm. So wird die „digitale Revolution“, ganz wesentlich auch die weitere Entwicklung des industriellen Sektors, beeinflussen. In der Bundesrepublik firmiert dieser Prozess unter dem Begriff „Industrie 4.0“. Die Auswirkungen auf die Allokation der Produktionsstandorte und damit der Arbeitsplätze ist zurzeit noch kaum absehbar.

Nicht ausgeschlossen ist, dass sich aufgrund dieser Entwicklung weitere Möglichkeiten einer stärkeren Nutzungsmischung ergeben. Auch dieses, zum Beispiel im Hinblick auf „kurze Wege“ unter Umweltaspekten grundsätzlich richtige Ziel bedarf allerdings einer sorgfältigen Prüfung vor dem Hintergrund der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen. Zur nach wie vor bestehenden Notwendigkeit der Reduzierung unverträglicher Beeinträchtigungen der Funktion „Wohnen“ durch unterschiedliche Lärmquellen, so neben dem Gewerbelärm durch Verkehrslärm, müssen (rechtliche) Steuerungsinstrumente zur Verfügung stehen. Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch übermäßigen Lärm sind inzwischen durch zahlreiche Untersuchungen nachgewiesen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang ferner auf die soziale Komponente. Wie Analysen zeigen, sind in Städten häufig gerade die Wohnstätten sozial schwächerer Schichten in Bereichen, die stärkeren Lärmmissionen ausgesetzt sind.

¹ Häußermann, Hartmut/Läpple, Dieter/Siebel, Walter : Stadtpolitik, S.369; Edition Suhrkamp, Bd.2512, Suhrkamp Verlag; Frankfurt/Main 2008

Im Zusammenhang mit der „digitalen Revolution“ bedarf auch das Thema „Smart City“ wenigstens der Erwähnung. Auf eine Definition wird hier verzichtet. Es gibt vielfältige Ansätze. Effizienzsteigerungen städtischer Systeme mithilfe der Informationstechnologie stellen ganz sicher in vielerlei Hinsicht eine Chance für die Stadt dar. Allerdings sind Konzepte und (Pilot-)Projekte aktuell überwiegend technologiegeprägt. Eine Ursache dafür dürfte in der starken Rolle der Industrie im derzeit laufenden Prozess liegen, die hier zu Recht eine neue interessante Erwerbsquelle sieht. Umso mehr ist aber die Einbeziehung auch der gesellschaftlichen Komponente dringlich.

Man muss es nicht so drastisch wie Hans Magnus Enzensberger formulieren, der vor einigen Wochen unter der Überschrift „Wehrt euch“ in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) gesagt hat: „Smart sind nicht diese Geräte oder die sie benutzen, sondern die Sie uns anpreisen, um unermessliche Reichtümer anzuhäufen und gewöhnliche Menschen zu kontrollieren.“ (FAZ v. 01.03.2014, S. 9)

Sehr viel differenzierter (und ausführlicher) hat der Präsident des Europäischen Parlaments, Martin Schulz, unter der Überschrift „Warum wir jetzt kämpfen müssen“ eine Diskussion zu dem Thema angestoßen (FAZ v. 06.02.2014, S. 25). Im Zuge dieser Diskussion hat der Vorstandsvorsitzende von Axel Springer SE, Matthias Döpfner, in einer Replik auf einen Artikel von Eric Schmidt, dem Chef von Google, ausgeführt: „Die Diskussion über die Macht von Google ist also keine Verschwörungstheorie von Ewiggestrigen. Sie [Eric Schmidt, d. Verf.] selbst sprechen von der neuen Macht der Macher, Eigentümer und Nutzer. Bei den Nutzern bin ich da langfristig nicht so sicher. Da folgt auf Macht schnell Ohnmacht. Und genau deshalb müssen wir diese Diskussion im Interesse eines langfristig gesunden Ökosystems der Digital-Ökonomie jetzt führen. Das betrifft den Wettbewerb, aber nicht nur den ökonomischen, sondern auch den politischen. Es betrifft unsere Werte, unser Menschenbild und unsere Gesellschaftsordnung weltweit und-aus unserer Perspektive-vor allem die Zukunft Europas.“ (FAZ v. 16.04.2014, S. 9)

Vor diesem Hintergrund bedarf es auch und gerade in den Städten dringend einer kritischen Reflexion, welche Elemente der digitalen Welt von der öffentlichen Hand gefördert werden und welche Elemente im Interesse von Werten, Menschenbild und Gesellschaftsordnung trotz technischer Möglichkeit und vielleicht auch positiven Effekten wie Effizienzsteigerung nicht zur Verwendung kommen sollten.

DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Für die Bundesrepublik ist die Kurzcharakteristik des demographischen Wandel s: „weniger, älter, bunter“ schon fast zum „geflügelten Wort“ worden.

Auf Ausführungen zum Thema „weniger“ wird hier verzichtet. Nach Datenlage ist es für die Stadt Wien auch bei einer längeren zeitlichen Perspektive nicht relevant.

Das „älter“, also die Veränderung der Alterspyramide hin zu einem höheren Anteil älterer Menschen stellt für die Städte unabhängig davon, ob sie von Bevölkerungswachstum oder-rückgang geprägt sind, eine erhebliche Herausforderung dar.

Wir haben die Aufgabe, die Stadt in all ihren Bestandteilen auch altersgerecht zu gestalten. Es geht also nicht nur um die Wohnung sondern auch um die Gewährleistung der Möglichkeit, aktiv am Leben in der Stadt teilzunehmen. Vordringlich ist dabei die Gewährleistung der Daseinsvorsorge mit dem Ziel, den älter werdenden Menschen möglichst lange das Verbleiben in der gewohnten Umgebung zu ermöglichen.

Hier gibt es direkte Interventionsmöglichkeiten wie zum Beispiel die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes oder des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), aber auch indirekt wir-

kende Instrumente. Zum Beispiel gesamtstädtische Einzelhandelskonzepte, die eine wohnungsnah Grundversorgung gewährleisten. Auch manche Elemente von „Smart City“ können diesbezüglich durchaus unterstützend wirken.

Wir werden aber auch damit umgehen müssen, mindestens für die Bundesrepublik, dass ein höherer Anteil der älteren Stadtbewohner nur über ein vergleichsweise geringes Einkommen verfügt. Auch vor diesem Hintergrund sind der Erhalt und die Schaffung bezahlbaren Wohnraums also von Bedeutung.

Wenigstens hingewiesen werden soll auf die noch offene Frage, inwieweit es gelingt, die steigenden Kosten des Gesundheitssystems auf Dauer zu finanzieren. Je nach Entwicklung könnte für die Städte daraus ein Handlungsfeld mit erheblichen neuen finanziellen Belastungen entstehen.

Für die Städte in der Bundesrepublik ist angesichts der nach wie vor zu niedrigen „Reproduktionsrate“ die Zuwanderung, vor allem der Zuzug aus dem Ausland, der ausschlaggebende Faktor für die Bevölkerungsentwicklung.

Ein wesentliches konstituierendes Element der „europäischen Stadt“ war immer die Fähigkeit zur Integration von „Fremden“. Diese wiederum waren immer eine wichtige Ursache für die Bedeutung der Städte als „Innovationsmotor“. Für eine positive Entwicklung der Städte im 21. Jahrhundert wird es also auch wesentlich darauf ankommen, dass sie weiterhin in der Lage sind, diese Integrationsleistung zu vollbringen.

Wichtige Voraussetzung für das Gelingen von „Integration“ ist „Bildung“. Neben den Fragen des „wie“ der Bildungsvermittlung beinhaltet diese Frage auch den Aspekt des „wo“ und beide Themen sind miteinander zu verknüpfen. Interessant sind in diesem Zusammenhang Pilotprojekte, wie sie zum Beispiel die Montag-Stiftung in der Bundesrepublik in einigen Städte, so in Köln, angestoßen hat, die zum Ziel haben, Kindertagesstätten und Schulen unterschiedlicher Art miteinander zu vernetzen und sehr viel stärker als Element der Quartiersentwicklung zu begreifen und damit Stadtentwicklung im räumlichen Sinne und Bildungslandschaft intensiv miteinander zu verknüpfen.

GEFAHR DER SOZIALEN SEGREGATION

Tendenzen zur Verschärfung der sozialen Segregation sind sowohl in „schrumpfenden“ als auch in wachsenden Städten zu beobachten. Die Entspannung der Wohnungsmarktsituation in Städten mit Bevölkerungsrückgang führt tendenziell zu stagnierenden oder sinkenden Mieten mit der Folge, dass Angehörige der Mittelschicht eine größere Wahlfreiheit im Hinblick auf die Wahl des Wohnstandortes haben. Damit erhalten Sie die Möglichkeit, Quartiere, in denen sie eine zu große Nähe zu sozial schwächeren Schichten empfinden, zu verlassen. In wachsenden Städten mit angespannten Wohnungsmarktverhältnissen und steigenden Mieten ist dagegen die Mittelschicht angesichts des begrenzt zur Verfügung stehenden Budgets für Kosten des Wohnens gezwungen, in Quartiere mit geringeren Mieten zu ziehen, mit der Konsequenz der Verdrängung sozial schwächerer Schichten. Diese Verdrängungstendenzen drohen die Integrationsfähigkeit der Städte, die diese, wie schon angesprochen, insbesondere seit der industriellen Revolution bewiesen haben, zu schwächen.

Segregation völlig zu vermeiden ist kaum möglich. Die Diskussion über die Frage, inwieweit sie nicht sogar in einem gewissen Maße Merkmal von „Stadt“ ist, wird seit langem geführt, kann hier aber nicht weiter ausgeführt werden. In jedem Fall muss es aber Ziel sein, sie im vertretbaren Rahmen zu halten. Das wird nur durch eine entsprechende Einflussnahme von Staat und Stadt möglich sein. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die Wohnungsversorgung. In der Bundesrepublik zeigt sich gerade, wie gut beraten die Städte waren, die trotz finanzieller Engpässe der Verlockung, ihre Woh-

nungsunternehmen zu veräußern, widerstanden haben. Gerade in wachsenden Städten sind sie ein wichtiges Handlungsinstrument der Wohnungspolitik und Stadtentwicklung.

Neben der Anwendung der „klassischen“ Instrumente wie zum Beispiel der finanziellen Förderung des sozialen Wohnungsbaus, einer die Belange der Mieter schützenden Mietrechtssetzung oder kommunaler Wohnungsbaugesellschaften sind weitergehende Überlegungen erforderlich. Zu nennen ist das Bodenrecht. Zur Schaffung von Bauland und dessen zügige Umsetzung sollte z.B. geprüft werden, inwieweit es Städten unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden kann, schnell und zu vertretbaren Kosten das Verfügungsrecht über zur Bebauung geeignete Flächen zu erhalten. Eine Ergänzung der Grundsteuer um mobilisierende Elemente könnte ein weiterer Baustein sein. Vorschläge dazu liegen in der Bundesrepublik schon lange vor.

Die Städte sollten häufiger von der Möglichkeit der Vergabe städtischer Grundstücke in Erbpacht zu günstigen Erbpachtzinskonditionen Gebrauch machen. Damit könnte auch Bevölkerungsgruppen mit geringerem Einkommen die Bildung von Wohnungseigentum erleichtert werden. Wie eine Reihe von Initiativen zeigt, unter anderem in Berlin, gibt es eine Reihe kreativer Ansätze. Die Diskussion darüber sollte offensiv geführt werden.

„URBAN GOVERNANCE“

Angesichts der aktuellen Rahmenbedingungen und der erkennbaren Entwicklungstendenzen muss die öffentliche Hand und damit auch „Stadt“ ihre zentrale Rolle bei der Gewährleistung einer im umfassenden Sinne nachhaltigen Entwicklung (wieder) wahrnehmen. Die Erfahrungen zeigen, dass die Annahme, die in der Bundesrepublik in den neunziger Jahren weit verbreitet war, die Städte müssten nunmehr ähnlich wie die Privatwirtschaft organisiert werden und entsprechend agieren, zu „Fehlsteuerungen“ geführt hat.

Städte stellen eben keine „Produkte“ her, die mit Kennziffern im Hinblick auf Zielerreichung in jedem Falle versehen werden können und „Bürger“ sind etwas anderes als „Kunden“. Selbstverständlich müssen Städte sehr sorgsam mit den ihnen zur Verfügung stehenden bzw. zur Verfügung gestellten Ressourcen umgehen. Aber in vielen Handlungsfeldern sind „Input“ und „Output“ nicht die angemessenen Kriterien.

Die Verlagerung von Aufgaben aus dem öffentlichen Sektor in den privaten Sektor bis hin zur Privatisierung eigentlich öffentlicher Räume, auch aus finanziellen Gründen, hat die Rolle der Stadt als dem Rahmen setzenden Akteur der Stadtentwicklung tendenziell geschwächt.

Die „Stadt“ hat große Verantwortung im Hinblick auf die Sicherung des Gemeinwohls. Die Merkmale der „Guten Regierung“ wie sie Lorenzetti in seiner Allegorie im Palazzo Pubblico in Siena dargestellt hat, haben nach wie vor Gültigkeit. Es bedarf eines langfristig orientierten strategischen Denkens

Dabei ist es von zentraler Bedeutung, inwieweit es gelingt, die Bürger in die Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Gerade in der Stadtentwicklung gibt es inzwischen jahrzehntelangen Erfahrungen, die zeigen, welche Verfahren der jeweiligen Thematik angemessen sind aber auch welche eventuellen Grenzen bei Beteiligungsmöglichkeit bestehen.

Einbindung der Bürgerinnen und Bürger kann auch nicht heißen, jede Entscheidung an diese zu delegieren. Das Entscheidungsmodell der repräsentativen Demokratie behält seine Gültigkeit. Nur dadurch können Interessenausgleich und sachgerechte Abwägung im Interesse einer positiven Gesamtentwicklung der Stadt gewährleistet werden.

Gerade die neuen so genannten „sozialen Medien“ bergen die Gefahr in sich, dass artikulationsfähige Gruppen wie die gut situierte Mittelschicht ihre Interessen besonders deutlich artikulieren mit der

Folge, dass sozial schwächere Gruppen im Meinungsbild unterrepräsentiert sind. Auch hier sind Stadtpolitik und Stadtverwaltung zur Wahrnehmung ihrer Verantwortung gefordert.

Die Rolle der Planung kann sich dabei nicht nur auf eine Moderatorenfunktion beschränken, wie es manchmal geäußert wird. Sie ist nach wie vor gefordert, ihr Fachwissen einzubringen und Entscheidungsvorschläge zu formulieren.

AUSBLICK

Gerade die europäische Stadt, deren Charakterisierung durch Walter Siebel meines Erachtens nach wie vor zutreffend ist, nämlich die Prägung durch die Merkmale „Präsenz von Geschichte im Alltag des Städters, Stadt als wie immer utopisches Versprechen auf Emanzipation, Stadt als der besondere Ort einer urbanen Lebensweise, das überkommene Bild von der Gestalt der europäischen Stadt und schließlich ihre sozialstaatliche Regulierung“² hat das Potenzial, den aktuellen und sich abzeichnenden Herausforderungen gewachsen zu sein.

Dabei muss ihre Weiterentwicklung den Prinzipien der Nachhaltigkeit genügen. Hierzu bedarf es wie schon angesprochen integrierter Konzepte wie es auch die für Stadtentwicklung zuständigen Minister

Europas 2007 in der „Leipzig Charta“ festgestellt haben. Nur integrierte Konzepte, die tatsächlich alle wesentlichen Felder der Stadtentwicklung beinhalten, ermöglichen eine sachgerechte Abwägung der unterschiedlichen Belange und optimale Ressourcenverwendung. Dies gilt sowohl für gesamtstädtische Konzepte als auch für die im Hinblick auf Umsetzung und Bürgereinbindung genauso wichtigen Konzepte auf Quartiersebene.

Die Einbindung der Bürger sowohl im Erarbeitungsprozess als auch bei der Umsetzung ist von zentraler Bedeutung für Ihren Erfolg.

Erforderlich sind weiterhin eine kontinuierliche Evaluation der Wirkungen von Konzepten und Maßnahmen sowie die Entwicklung der Rahmenbedingungen und gegebenenfalls eine Konzeptweiterentwicklung. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte haben Prozesscharakter und sind kein statisches Instrument.

Die Stadt hat also die Chance, auch in Zukunft eine bedeutsame Rolle als Kernelement einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen globalen Entwicklung zu übernehmen und mit ihrer Multifunktionalität, sozialen Integrationskraft und Kreativität die gesellschaftliche Entwicklung positiv zu beeinflussen.

² Siebel, Walter : Strukturwandel der europäischen Stadt in : 100% Stadt, Der Abschied vom Nicht- Städtischen, S.15; Haus der Architektur Graz, Austria, Graz 2003

ROLAND VERWIEBE:
 SOZIALSTRUKTURELLER WANDEL UND LEBENSQUALITÄT –
 DIE VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE. DIE STADT WIEN IM KONTEXT
 ÖSTERREICHISCHER UND EUROPÄISCHER TRENDS.



Roland Verwiebe ist Vorstand des Instituts für Soziologie und leitet das Forschungsprojekt: „Lebensqualität in Wien im 21. Jahrhundert“

EINLEITUNG

Der vorliegende Beitrag behandelt die Vereinbarkeit von Familie und Beruf in Wien. Dies geschieht vor dem Hintergrund einer wachsenden Ausdifferenzierung von Modellen der Arbeitsteilung zwischen (Ehe-)Partnern in westlichen Gesellschaften. Die „klassische“ Arbeitsteilung auf Basis des „männlichen Ernährermodells“ ist vor allem für Frauen mit Nachteilen verbunden. Frauen sehen sich hier häufig dazu gezwungen, ihre Berufstätigkeit zugunsten der Familie einzuschränken oder zumindest temporär aufzugeben. Diese Form der Arbeitsteilung zwischen Männern und Frauen wird in aktuellen Studien der Familienforschung und in den gesellschaftspolitischen Diskussionen vieler europäischer Staaten zunehmend kritisch gesehen (Crompton et al. 2005; England et al. 2012; Esping-Andersen 2009; Esping-Andersen et al. 2013; Oppenheimer 1994).

Anknüpfend an diese Debatten geht der vorliegende Beitrag der Frage nach, wie sich in der Stadt Wien die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen und Männer in den letzten Jahren entwickelt hat. Lässt sich eine zunehmende Gleichheit der Geschlechter beobachten, in der traditionelle geschlechtsspezifische Arbeitsteilung durch gleiche Teilhabe am Erwerbsleben und an der Kinderbetreuung aufgelöst wird? Dieses Modell hat den am stärksten geschlechtergerechten Charakter und wird von einigen Autoren als ein Ideal gepriesen. Gornick und Meyers (2008) sind hierfür ein Beispiel. Sie haben ein Bild einer modernen und fairen Gesellschaft entworfen, „[which] supports equal opportunities for men and women in employment, equal contributions from mothers and fathers at home, and high-quality care for children provided both by parents and well-qualified and well-compensated nonparental caregivers“ (2008: 314-315).

Empirisch beruht der Beitrag auf Daten der Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien II (SOWI II) (siehe Verwiebe et al. 2014)¹ sowie auf Daten der Sozialberichterstattung der Statistik Austria (z.B. Kindertagesheimstatistik). Inhaltlich werden das Haushaltserwerbsverhalten, die Kinderbetreuungssituation sowie die Aufteilung der Familienarbeit zwischen den Partnern für einen Zeitraum von fast 20 Jahren betrachtet (1995-2013).

VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE - TRENDS IN DER INTERNATIONALEN FORSCHUNG²

Der Anstieg der Berufstätigkeit von Frauen in den letzten Jahrzehnten führte zur Zunahme von Doppelverdienerhaushalten und zur Angleichung ihrer Verbreitung in vielen europäischen Staaten. Dennoch beobachten wir auch länderübergreifende Abweichungen, die vor allem auf Unterschiede in der Arbeitsmarktintegration von Müttern zurückgehen. Diese Unterschiede sind am größten, wenn das jüngste Kind unter drei Jahren alt ist. So sind zum Beispiel nur circa 10% der Mütter mit Kleinkindern in Tschechien am Arbeitsmarkt aktiv, während es mehr als 60% in den Niederlanden und Belgien sind (OECD 2013). Korrespondierend damit gibt es deutliche nationale Unterschiede bei den Arbeitszeiten: Teilzeitarbeit von Frauen ist am weitesten in den Niederlanden und in den deutschsprachigen Ländern verbreitet, während in Zentral- und Osteuropa eher Vollzeitbeschäftigung vorherrscht (OECD 2013); in Österreich sind aktuell etwa ein Viertel der Frauen in Teilzeit tätig.

Die sozialen Realitäten in Doppelverdienerhaushalten, so zeigen sehr viele Studie, implizieren nicht notwendigerweise eine Gleichberechtigung zwischen den Partnern hinsichtlich beruflicher Arbeit auf der einen Seite und Haushalts- und Familienarbeit auf der anderen Seite. Sind beide Partner in den Arbeitsmarkt integriert, tendieren Frauen dazu weniger Stunden als ihre männlichen Partner zu arbeiten (Hall/MacDermid 2009) und wenn beide Partner in Vollzeit arbeiten, verdienen Männer meist mehr als Frauen (Raley et al. 2006). Ebenso impliziert doppeltes Einkommen nicht, dass der Karriere der Partner die gleiche Bedeutung beigemessen wird. Frauen machen eher Kompromisse als Männer, deren Karrieren familienintern und gesamtgesellschaftlich häufig Vorrang eingeräumt wird (Solga/Wimbauer 2005).

Die zunehmende Integration von Frauen am Arbeitsmarkt hat in westlichen Gesellschaften starke Folgen in unterschiedlichen Bereichen.³ Gesellschaftspolitisch wird dadurch unter anderem die Debatte nach Gleichberechtigung in beruflichen Spitzenpositionen und die Verringerung des gender-wage-gap befeuert. Familienpolitisch hat dadurch die Frage der Kinderbetreuung eine neue Relevanz bekommen. Sind beide Partner erwerbstätig, so fällt es Paaren mit kleinen Kindern häufig schwer, Beruf und Familie erfolgreich miteinander in Einklang zu bringen. Kinderbetreuung durch externe (häufig kommunale) Einrichtungen kommt in diesem Kontext eine besonders große Rolle zu. Auf der Haushaltsebene beobachten wir einerseits eine stark schrumpfende Geburtenrate – vor allem in Ländern wie Österreich, Deutschland und Italien – zum anderen auch eine Tendenz hin zum Kinderverzicht von Paaren (Bahle 2008; Billari 2005a, b; Mau/Verwiebe 2010). Unter den er-

¹ Im Jahr 2012/13 wurde im Rahmen einer Forschungskoooperation der Stadt Wien mit der Universität Wien eine umfassende Studie zur Erfassung der Lebensqualität in Wien durchgeführt. Dazu wurden 8400 Bürger mit einem standardisierten Frageprogramm befragt. Die Studie ist auf der Ebene von Stadtteilen repräsentativ.

² Die Ausführungen in Abschnitt 2 beruhen in Teilen auf einer Publikation von Berghammer/Verwiebe (2014).

³ Derzeit sind z.B. in Österreich fast 70% der Frauen im erwerbsfähigen Alter am Arbeitsmarkt aktiv, Ende der 1990er Jahre lag die Erwerbsquote noch bei 62%. Die Erwerbsbeteiligung der Männer liegt in diesem Zeitraum bei 80%. Ähnliche Trends – stark wachsende Erwerbsbeteiligung von Frauen und stagnierende Erwerbsbeteiligung von Männern – lassen sich in fast allen europäischen Ländern beobachten.

werbstätigen Paaren mit Kindern führt die wachsende Erwerbsbeteiligung von Frauen und ihre gestiegenen beruflichen Ambitionen auch zu einer Neuverteilung der Hausarbeit unter Partnern, wenn auch noch nicht zu gleicher Aufteilung zwischen Männern und Frauen (Hook 2006). Die Zeit, die Eltern für die Kinderbetreuung aufbringen, nahm in den letzten Jahrzehnten zu, mit einer größeren relativen Zunahme bei den Vätern (Gauthier et al. 2004). Damit beobachten wir im internationalen Trend eine gewisse Angleichung der Aufwendungen für die Kinderbetreuung zwischen Männern und Frauen. Die stärker ausgeglichene Aufteilung der Zeit für die Kinderbetreuung resultiert allerdings in erster Linie aus der Anpassung der Mütter an deren berufliche Anforderungen – zum Beispiel aus einer Reduzierung der Kinderbetreuungszeit bei Vollzeitarbeit – und weniger aus der väterlichen Kompensation der Arbeitszeit der Mütter (Kitterød/Pettersen 2006). Alle bislang vorliegenden internationalen Studien legen nahe, dass berufstätige Mütter nach der täglichen Berufstätigkeit eine „zweite Schicht“ im Haushalt absolvieren, sie leisten diese zweite Schicht noch immer weiter häufiger als dies Männer tun (Hochschild 1989; Treas/Drobnič 2010).

VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE – EMPIRISCHE TRENDS FÜR WIEN

In diesem Abschnitt werden in einem ersten Schritt wichtige Hintergrundinformationen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf vorgestellt.

Die Zusammensetzung der Wiener Haushalte 1995 und 2013

| | 2013 |
|---|-------------|
| Haushaltstypen | % |
| Alleinlebende: Frauen | 23 |
| Männer | 20 |
| Paar-Haushalt ohne Kind | 22 |
| Sonstige Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder unter 15 Jahren | 9 |
| Paar-Haushalt mit Kind unter 15 Jahre | 18 |
| Ein-Eltern-Haushalt mit zumindest einem Kind unter 15 Jahren: Mütter | 2 |
| Väter | 1 |
| Ein oder zwei Eltern mit zumindest einem Kind über 15 Jahren | 5 |
| Sonstige Mehrpersonenhaushalte mit zumindest einem Kind unter 15 Jahren | < 1 |
| n = 100 % | 8.400 |

Quelle: SOWI II (2013); eigene Berechnungen, gewichtete Analysen, Angabe von gerundeten Werten.

Tabelle 1 zeigt zunächst die Haushaltsstruktur der SOWI II-Studie. Über 40 Prozent der Wiener Haushalte sind demnach Single-Haushalte, in denen keine Kinder leben, und etwa 30 Prozent der Haushalte sind Paar-Haushalte bzw. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder. Die Kinder sind aus diesen Haushalten in der Regel bereits ausgezogen bzw. in einigen dieser Haushalte haben nie Kinder gelebt. Damit leben in nur etwas mehr als 25 Prozent der Wiener Haushalte Familien mit Kindern, entweder in einem Paar-Haushalt oder in einem Haushalt mit einer AlleinerzieherIn als Haushaltsvorstand. Im Vergleich ist der Anteil der Singlehaushalte in Wien etwas höher als im Rest des Landes und der Anteil der Paare ohne Kinder liegt auf dem Niveau des österreichweiten Durch-

schnitts (ca. 37% bzw. 24% der Haushalte). Der Anteil der Ein-Eltern-Haushalte entspricht ebenfalls dem Landesdurchschnitt (ca. 3% aller Haushalte) (Statistik Austria 2013b, 2014).

In Tabelle 2 ist nun die Erwerbsbeteiligung von Wiener Eltern mit Kindern unter 15 Jahren für den Zeitraum zwischen 1995 und 2013 aufgeführt. In einigen der Haushaltskonstellationen beobachten wir nur geringe Wandlungstendenzen. Vor allem die Zunahme der Teilzeiterwerbstätigkeit von Frauen, wie sie bereits im Abschnitt 2 angesprochen wurde, erzeugt Veränderungen. So ging sowohl der Anteil der Paar-Haushalte mit männlichem Alleinverdiener als auch der Anteil an Paar-Haushalten mit zwei Vollzeitbeschäftigten zurück, während sich insbesondere der Anteil an Paar-Haushalten mit männlichen Vollzeit- und weiblichen Teilzeitbeschäftigten vergrößert hat.

Haushalterwerbsbeteiligung bei Eltern von Kindern unter 15 Jahren in Wien 1995 und 2013

| Jahr: | 1995 | 2013 |
|--|----------|----------|
| Erwerbsbeteiligung | % | % |
| Unbekannt | 9 | 15 |
| Ein-Eltern-Haushalte | | |
| Nicht erwerbstätig | 7 | 4 |
| Teilzeit/geringfügig (1 bis 36 Wochenstunden) | 2 | 4 |
| Vollzeit erwerbstätig (mehr als 36 Wochenstunden) | 7 | 5 |
| Paar-Haushalte | | |
| beide Vollzeit erwerbstätig | 24 | 15 |
| Mann Vollzeit, Frau Teilzeit/geringfügig | 11 | 25 |
| Mann Vollzeit, Frau nicht erwerbstätig | 32 | 18 |
| Frau Vollzeit, Mann Teilzeit/geringfügig | < 1 | 2 |
| Frau Vollzeit, Mann nicht erwerbstätig | 2 | 1 |
| beide Teilzeit/geringfügig | < 1 | 2 |
| Mann Teilzeit/geringfügig, Frau nicht erwerbstätig | 1 | 2 |
| Frau Teilzeit/geringfügig, Mann nicht erwerbstätig | < 1 | 2 |
| beide nicht erwerbstätig | 3 | 4 |
| n = 100 % | 2.172 | 1.479 |

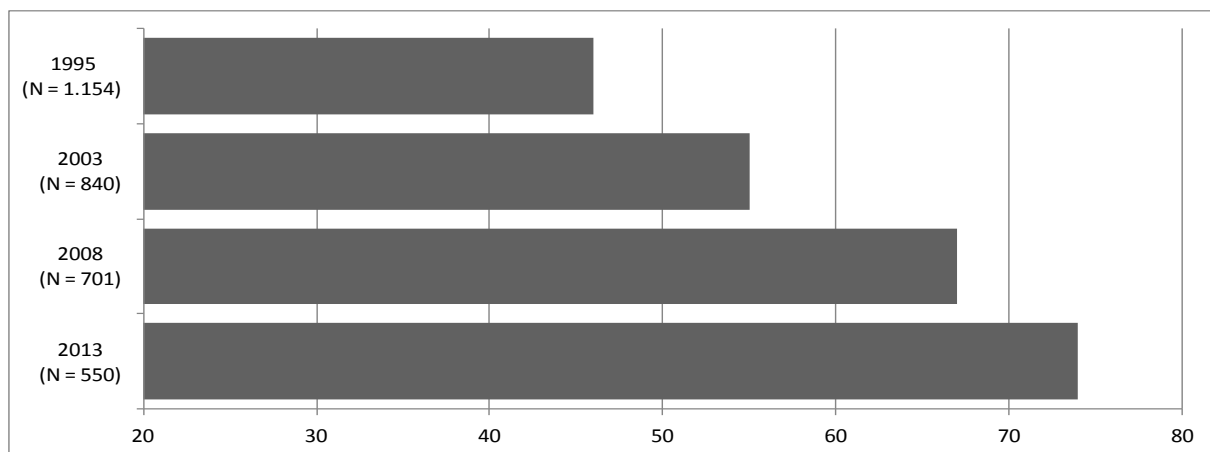
Quelle: LIW (1995), SOWI II (2013); eigene Berechnungen, gewichtete Analysen, Angabe von gerundeten Werten, ein Test auf Unterschiede zwischen beiden Zeitpunkten ergibt $p < 0,001$.

Damit zeigt sich für Wien sehr deutlich, dass der beruflichen Tätigkeit von Männern Vorrang gegenüber den beruflichen Chancen von Frauen eingeräumt wird. Haushalte, in denen Frauen vollzeiterwerbstätig sind und in denen Männer einer Teilzeittätigkeit nachgehen, existieren noch immer kaum. Dominant ist das Modell mit vollzeitbeschäftigten Männern und teilzeitbeschäftigten bzw. nicht erwerbstätigen Frauen. Über 40% der Haushalte sind so organisiert. Dies korrespondiert mit einem starken Rückgang der Doppelernährerhaushalte mit Kindern (beide Eltern arbeiten Vollzeit) zwi-

schen 1995 und 2013 in Wien (von 24% auf 15% aller Haushalte). Dieser Trend ist in den letzten Jahren österreichweit festzustellen. Mit Blick auf die internationale Forschung ist dies bemerkenswert, da sich sonst kein anderes europäisches Land mit einem ähnlichen Rückgang der Doppelpelernährerhaushalte finden lässt (vgl. Berghammer/Verwiebe 2014).

Welche anderen prägnanten Entwicklungen lassen sich für Wien festmachen? Steht der Rückgang der Doppelpelernährerhaushalte in einem Zusammenhang mit einer sich verschlechternden Kinderbetreuung? Dafür können in einem ersten Schritt die Informationen in Abbildung 1 betrachtet werden. Hier zeigt sich, dass der Anteil an Haushalten mit Kindern, der externe Kinderbetreuungseinrichtungen nutzt, zwischen 1995 und 2013 stark zugenommen hat. Während 1995 rund 46 Prozent der Haushalte mit unter sechs-jährigen Kindern eine Kinderkrippe oder einen Kindergarten in Anspruch nahmen, sind es 2013 etwa 74 Prozent.⁴ Bei den Kindern zwischen drei und fünf Jahren übersteigt der Anteil der Betreuungseinrichtung nutzenden Haushalte bereits seit 2008 die 90-Prozent-Marke (nicht separat in Abbildung 1 ausgewiesen).

Externe Kinderbetreuung bei Kindern unter sechs Jahren nach Haushalten (in %)



Quelle: LIW (1995), LLQW (2003), SOWI (2008), SOWI II (2013). Anmerkung: Die Abbildung zeigt die jeweiligen Anteile der Haushalte mit Kindern unter sechs Jahren, bei denen zumindest ein Kind in externer Betreuung in einer Kinderkrippe/Kindergarten befindet, an den Haushalten mit Kindern unter sechs Jahren insgesamt (siehe Fußnote 4).

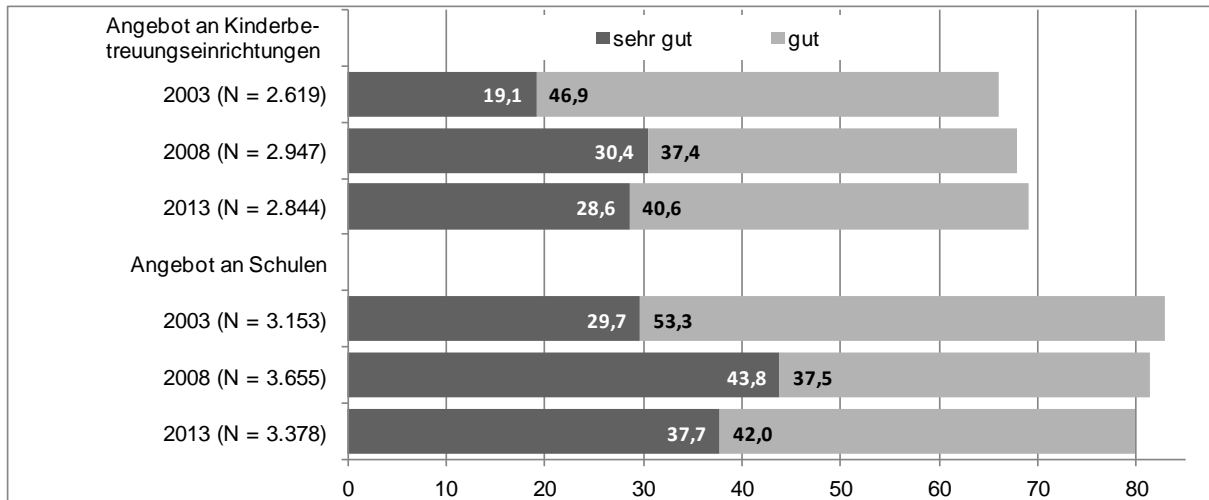
Dieser Befund steht in Einklang mit der Kindertagesheimstatistik der Statistik Austria. Dieser Statistik zufolge stiegen die Betreuungsquoten in Wien zwischen 1995 und 2012 bei den unter dreijährigen Kindern von 17 auf 35 Prozent und bei den drei bis fünf-jährigen Kindern von 76 auf 88 Prozent (Statistik Austria 2013a). Bei der Betreuung von sechs bis neun-jährigen Kindern in Wien liegt die Quote, laut Statistik Austria, im Jahr 2012 in etwa auf dem Niveau von 1995 (26 Prozent). Der Vergleich zwischen den Bundesländern zeigt im Übrigen, dass Wien in den letzten 20 Jahren im innerösterreichischen Vergleich stets hohe Betreuungsquoten aufwies, vor allem bei den unter dreijährigen Kindern. An der Spitzenposition Wiens hat sich mit Bezug auf die Kinderbetreuung in den letzten Jahr also wenig geändert (Statistik Austria 2013a), darauf kann der Rückgang bei den Doppelpelernährerhaushalten nicht zurückgeführt werden.

Nicht nur die prinzipielle Verfügbarkeit, sondern auch die Qualität der Kinderbetreuungseinrichtungen ist für die Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie bedeutend. Dazu kann im Folgenden auf die Einschätzung der Betreuungsangebote durch die im Rahmen der SOWI II-Studie befragten Wienerinnen und Wiener eingegangen werden. Diese beurteilen das Angebot an Kinderbetreuungs-

⁴ Die Erfassung der Betreuung der Kinder unter sechs Jahren bezieht 1995 und 2003 nur Kinderkrippen und Kindergärten mit ein. In den Erhebungen 2008 und 2013 werden zusätzlich aber auch Tagesmütter erfasst.

einrichtungen in den letzten zehn Jahren zunehmend positiver (siehe Abbildung 2): Vergeben im Jahr 2003 noch rund 19 Prozent der dazu befragten Personen die Note 1 (Daten aus dem Jahr 1995 sind hierzu nicht verfügbar), so sind es fünf bzw. zehn Jahre später um die 30 Prozent. Der Anteil derjenigen, die das Kinderbetreuungsangebot als gut bewerten (Note 2), nimmt im Zeitverlauf hingegen ab. In der Summe beider positiven Bewertungen wird das Betreuungsangebot in der Stadt Wien als gut und zunehmend besser bewertet. Ähnlich positive Einschätzungen äußern die Wienerinnen und Wiener mit Blick auf die Beurteilung der Schulen der Stadt (ca. 80% sehr gute und gute Bewertungen), allerdings beobachten wir hier zwischen 2003 und 2013 eine leicht rückläufige Tendenz.

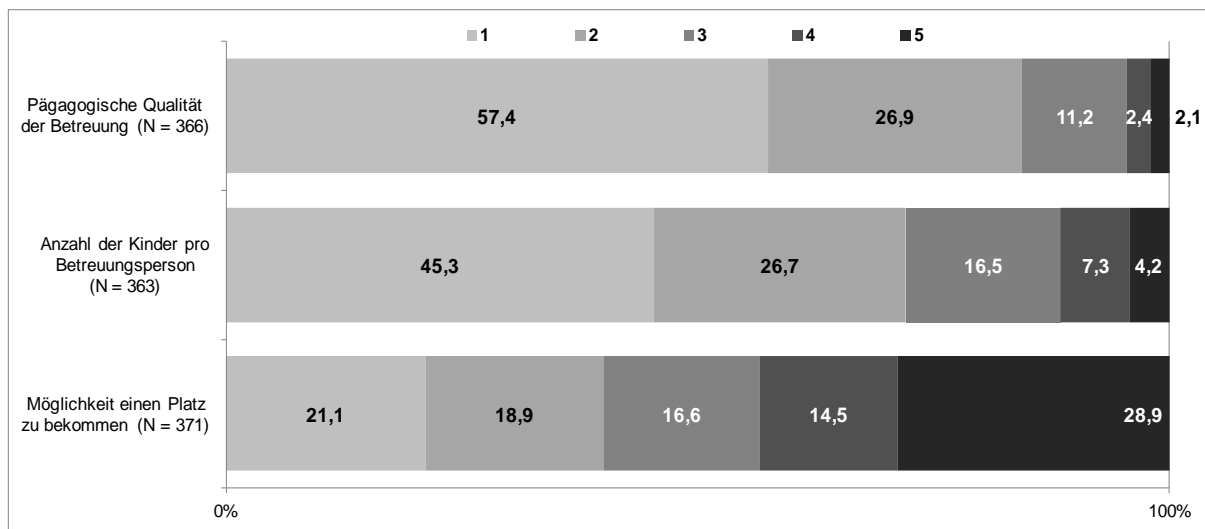
Die Beurteilung des Angebots an Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen (in %)



Quelle: LLQW (2003), SOWI (2008) und SOWI II (2013); Split N=4.244. Anmerkung: Gefragt wurde nach der Beurteilung des Angebots der Stadt auf einer fünfstufigen Skala von 1 = sehr gut bis 5 = sehr schlecht. In der Abbildung sind die Personen nicht berücksichtigt, die angaben, dass sie das jeweilige Angebot nicht beurteilen können.

In Abbildung 3 finden sich Bewertungen zur Qualität der Kinderbetreuung (Kinderkrippe und Kindergarten) in Wien von Eltern, die eines ihrer Kinder in solchen Einrichtungen untergebracht haben. Diese Beurteilungen fallen im Grunde sehr positiv aus. Über 84 Prozent beurteilen Kinderkrippen/Kindergärten mit der Note 1 oder 2 (fünfstufige Skala von 1 = sehr zufrieden bis 5 = gar nicht zufrieden). Die pädagogische Qualität der Betreuung wird durch die befragten Eltern also sehr positiv gesehen.

Die Beurteilung von Kinderkrippen und Kindergärten (Note 1 bis 5 in %)



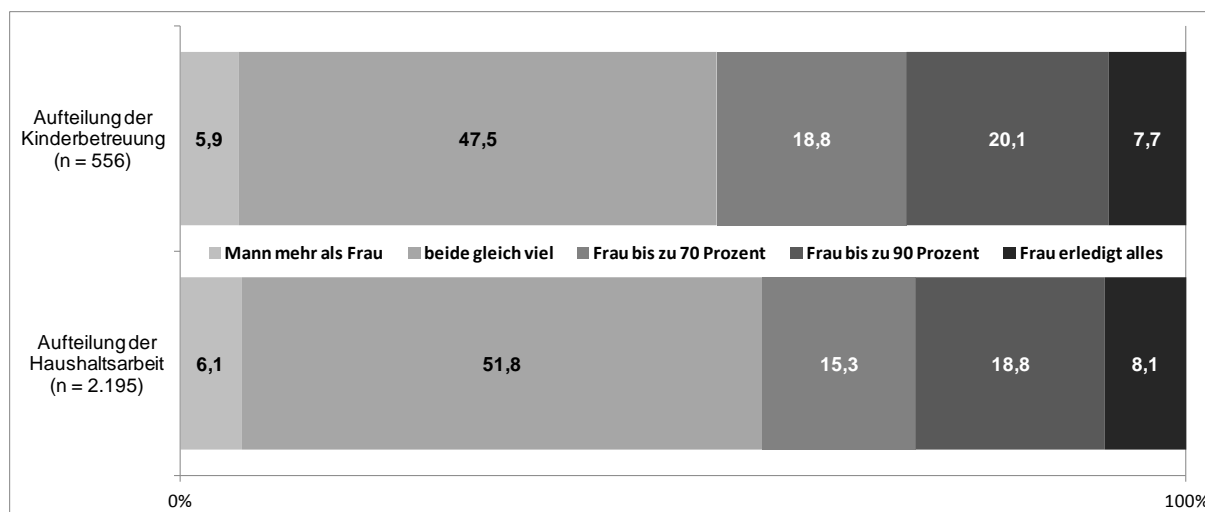
Quelle: SOWI II (2013). N=428. Anmerkung: Befragte, deren jüngstes Kind unter sechs Jahre alt ist.

Ein weiterer Qualitätsaspekt nimmt den Betreuungsschlüssel in den Blick. Rund 45 Prozent der befragten Eltern vergaben für die Anzahl der Kinder pro Betreuungsperson die Note 1, knapp 27 Prozent die Noten 2. Damit weist die Zufriedenheit mit der Anzahl der Betreuungspersonen etwas geringere Werte auf. Noch kritischer wird die Möglichkeit gesehen, einen adäquaten Kinderbetreuungsplatz zu erhalten. Während rund 21 Prozent der befragten Eltern meinen, dass die Suche sehr einfach war, sind beinahe 29 Prozent der Ansicht, dass die Suche sehr schwierig war. Als Zwischenfazit kann an dieser Stelle festgehalten werden: Während die generelle Zufriedenheit mit vorschulischen Kinderbetreuungseinrichtungen sehr hoch ist und auch die pädagogische Qualität des Betreuungspersonals für gut befunden wird, könnte ein besseres Betreuungsverhältnis (mehr Personal) in den Augen der Eltern für Verbesserungen sorgen, vor allem könnte sich aus deren Sicht die Suche nach adäquaten Kinderbetreuungseinrichtungen etwas weniger schwierig gestalten, als dies momentan der Fall zu sein scheint.

Für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist nicht nur entscheidend, welche Unterstützungsnetzwerke existieren oder welche Kinderbetreuungseinrichtungen verfügbar sind. Es ist ebenso relevant, wie die PartnerInnen miteinander umgehen und die Arbeit innerhalb der Familie aufteilen. Obwohl inzwischen mehr als zwei Drittel aller Frauen in Österreich erwerbstätig sind, erledigen sie in der Regel dennoch einen wesentlich größeren Anteil der zu erbringenden Familienarbeit (Berghammer 2013), wie dies auch in vielen anderen europäischen Staaten noch immer der Fall ist (Mau/Verwiebe 2010: 256ff.). Dazu zählen die Haushaltsarbeit, die Kinderbetreuung, die Pflege kranker oder älterer Personen, Gefühlsarbeit, Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten oder auch organisatorische Tätigkeiten (Gershuny 2000).

Auf zwei besonders relevante Bestandteile der Familienarbeit wird in der Folge genauer eingegangen: die Haushaltsarbeit und die Kinderbetreuung. Zur Haushaltsarbeit werden u. a. das Putzen, das Kochen oder tägliche Einkäufe gezählt. Kinderbetreuung umfasst etwa das Wickeln von Kleinkindern, das Versorgen der Kinder mit Essen, das Spielen, das Helfen bei Hausaufgaben oder das Begleiten und Abholen der Kinder.

Die Aufteilung der Familienarbeit im Jahr 2013



Quelle: SOWI II (2013).

Im Durchschnitt erledigen die Frauen in Wien im Jahr 2013 rund 62 Prozent der Haushaltsarbeit und 63 Prozent der Kinderbetreuungstätigkeiten (Abbildung 4).⁵ Auffallend ist, dass nur bei jeweils sechs Prozent der Paare, der Partner mehr an Haushaltsarbeit bzw. Kinderbetreuung übernimmt als die Partnerin. In immerhin rund 52 bzw. 48 Prozent der Wiener Paare ist die Aufteilung der Haushaltsarbeit bzw. Kinderbetreuung in etwa ausgeglichen. Bei mehr als 40 Prozent der Paare übernehmen Frauen den größeren Anteil an der Familienarbeit. Bei etwa acht Prozent der Paare übernehmen Frauen sämtliche Familienarbeit, dies gilt für die Haushaltsarbeit wie für die Kinderbetreuung.

Differenziert man nach dem Geschlecht der befragten Person (nicht in Abbildung 4 dargestellt), so wird das Ausmaß der Ungleichheit entweder noch größer (von Frauen) oder zumindest etwas geringer eingeschätzt (von Männern). Den Angaben der Männer zufolge sind die durchschnittlichen Anteile der Frauen an der Haushaltsarbeit und der Kinderbetreuungsarbeit mit 55 bzw. 57 Prozent deutlich geringer als den Angaben der Frauen zufolge mit jeweils 67 Prozent. Dies ist grundsätzlich möglich, da sich die Angaben der Männer und Frauen nicht auf dieselben Paare beziehen.⁶ Den Frauen zufolge erledigt der Mann nur in drei (vier) Prozent der Paare mehr an Hausarbeit (Kinderbetreuung) als die Frau und in rund 43 (40) Prozent der Paare übernehmen beide die Hausarbeit (Kinderbetreuung) zu etwa gleichen Teilen. Den Männern zufolge erledigt der Mann jedoch in zehn (neun) Prozent der Paare mehr an Hausarbeit (Kinderbetreuung) als die Frau und in rund 62 (57) Prozent der Paare übernehmen beide die Hausarbeit (Kinderbetreuung) zu etwa gleichen Teilen. Während die Frau den Frauen zufolge in 13 (11) Prozent der Fälle die komplette Haushaltsarbeit (Kinderbetreuung) erledigt, ist dies den Männern zufolge nur in drei Prozent der Fälle so.

In einem letzten Analyseschritt wird nun mithilfe von zwei Regressionsanalysen überprüft, welchen mehrdimensionalen Einflussfaktoren die *Aufteilung der Haushaltsarbeit* und der *Kinderbetreuung* zwischen Männern und Frauen in Wien unterliegen. Die entsprechenden statistischen Analysen finden sich in Tabelle 2 und Tabelle 3.

⁵ Diese Werte stellen Annäherungswerte dar, da die Personen angaben, ob sie selbst oder ihr Partner bzw. ihre Partnerin 50, 60, 70, 80, 90 oder 100 Prozent der Familienarbeit in den jeweiligen Bereichen übernehmen.

⁶ Personen neigen tendenziell dazu, ihren eigenen Beitrag größer und den anderer Personen geringer einzuschätzen, als diese tatsächlich sind. Eigene Beiträge werden bewusst miterlebt, während Beiträge anderer nicht immer direkt beobachtet und adäquat wahrgenommen werden (Gershuny 2000).

Lesebeispiele für Tabelle 2. Die abhängige Variable drückt die Aufteilung der Haushaltsarbeit zwischen den PartnerInnen in Form des Anteils der Frau aus (0 bis 1). Die Konstante in Modell 0 (0,62) zeigt, dass dieser Anteil im Durchschnitt 62 Prozent beträgt. Modell 1 kontrolliert nun für das Geschlecht der Befragten Personen. Hier zeigt sich, dass der durchschnittliche Anteil der Frauen an der Hausarbeit den Angaben der Männer zufolge 55 Prozent beträgt (Konstante von 0,55), den Angaben der Frauen zufolge allerdings 67 Prozent ausmacht ($0,55 + 0,12 = 0,67$).⁷ In Modell 2 wurden potentielle Erklärungsfaktoren der Aufteilung aufgenommen. Die Konstante in Modell 2 bezieht sich auf Personen zwischen 30 und 44 Jahren, deren jüngstes Kind zwischen 0 und 2 Jahre alt ist, die in Partnerschaft in einem Vier-Personen-Haushalt leben, wobei der Mann Vollzeit und die Frau geringfügig oder Teilzeit erwerbstätig ist. Ein Wert von 0,63 bedeutet, dass die Gruppe der Frauen, auf deren Männer dies zutrifft, den Angaben ihrer Männer zufolge, durchschnittlich 63 Prozent der Haushaltsarbeit erledigt. Nach Angabe der Frauen, auf die dies zutrifft, erledigen Frauen dieser Gruppe im Durchschnitt jedoch 75 Prozent ($0,63 + 0,12 = 0,75$). Wenn die Frau allerdings nicht geringfügig oder Teilzeit, sondern wie ihr Partner Vollzeit erwerbstätig ist, übernimmt sie im Durchschnitt den Männern zufolge 57 ($0,63 - 0,06 = 0,57$) und den Frauen zufolge 69 Prozent ($0,63 + 0,12 - 0,06 = 0,69$).

Die Ergebnisse der Regressionen bestätigen eine Reihe von Befunden österreichischer und internationaler Studien (Berghammer 2013; Craig/Mullan 2011; Gershuny 2012; Steiber 2009; Treas/Drobnič 2010). Das Alter der befragten Person oder der Migrationshintergrund sind nach den hier vorgenommenen Berechnungen irrelevant für die Aufteilung der Familienarbeit. Für die *Aufteilung der Haushaltsarbeit* sind vor allem die *Elternschaft* selbst, das *Erwerbsmodell der Haushalte*, die *Haushaltsgröße* sowie die *Religionszugehörigkeit* von Bedeutung.

Im Detail lassen sich folgende Ergebnisse berichten: Bei kinderlosen Paaren ist die Hausarbeit in Wien deutlich egalitärer aufgeteilt; eine Teilzeit erwerbstätige Frau erledigt im Vergleich zu Paaren, deren jüngstes Kind zwischen 0 und 2 Jahre alt ist, rund sieben Prozent weniger Haushaltsarbeit, wenn sie kinderlos ist (56 anstatt 63 Prozent). Auffallend ist laut den Befunden der SOWI II-Daten, dass die Haushaltsarbeit bei den Paaren besonders ausgeglichen ist, deren drei- bis fünf-jährige Kinder nicht extern betreut werden. Zusätzlich sind das Erwerbsmodell und die Haushaltsgröße relevant. Vor allem in den Haushalten, in denen Frauen Vollzeittätigkeiten nachgehen, lassen sich fairere Aufteilungen der Hausarbeit beobachten. Die Effekte des Religionsbekenntnisses sind ebenfalls berichtenswert: in katholisch geprägten Haushalten (Referenzkategorie) und in den Haushalten ohne Religionsbekenntnis beobachten wir eine egalitärere Aufteilung der Hausarbeit zwischen Männern und Frauen als in Haushalten die muslimisch oder durch andere christliche Religionen geprägt sind (orthodox bzw. evangelisch). Schließlich zeigt der hoch signifikante Effekte des Geschlechts, dass zwischen Männern und Frauen substantielle Unterschiede in der Wahrnehmung von Haushaltsaufgaben bestehen.

⁷ Dazu ein methodischer Kommentar: Den Angaben der Männer zufolge sind die durchschnittlichen Anteile der Frauen an der Haushaltsarbeit mit 55 Prozent deutlich geringer als den Angaben der Frauen zufolge (67 Prozent). Dies ist zwar grundsätzlich möglich, da sich die Angaben der Männer und Frauen nicht auf dieselben Paare beziehen, dennoch unwahrscheinlich. Faktisch bedeutet dies, dass der Anteil der Frauen an der Haushaltsarbeit sehr konservativ geschätzt wird, da die statistischen Modelle von einer Konstanten ausgehen, die auf den von den Männern vorgenommenen Angaben beruht.

Einflussfaktoren der Aufteilung der Haushaltsarbeit in Wien 2013 (lineare Regressionsmodelle)

| Erklärungsfaktoren | Modell 0 | Modell 1 | | Modell 2 | |
|--|----------|----------|-----|----------|-----|
| | b | b | | b | |
| Konstante (durchschnittlicher Anteil der Frau) | 0,62*** | 0,55 | *** | 0,63 | *** |
| Geschlecht der befragten Person (<i>Referenz: männlich</i>) | | | | | |
| Weiblich | | 0,12 | *** | 0,12 | *** |
| Alter der befragten Person (<i>Referenz: 30-44 Jahre</i>) | | | | | |
| unter 30 Jahre | | | | -0,02 | |
| 45 bis 59 Jahre | | | | 0,01 | |
| ab 60 Jahre | | | | 0,02 | |
| Elternschaft und Kinderbetreuung (<i>Referenz: jüngst. Kind 3-5 Jahre in externer Betr.</i>) | | | | | |
| kein Kind | | | | -0,07 | *** |
| kein Kind im gemeinsamen Haushalt | | | | -0,03 | |
| jüngstes Kind 0 bis 2 Jahre in externer Betreuung | | | | -0,06 | * |
| jüngstes Kind 0 bis 2 Jahre (nicht extern betreut) | | | | -0,04 | |
| jüngstes Kind 3 bis 5 Jahre (nicht extern betreut) | | | | -0,17 | ** |
| Erwerbsmodell der Paare (<i>Referenz: Mann Vollzeit, Frau geringfügig/Teilzeiterwerbs.</i>) | | | | | |
| beide Vollzeit erwerbstätig | | | | -0,06 | *** |
| Frau Vollzeit, Mann nicht Vollzeit erwerbstätig | | | | -0,09 | ** |
| Mann Vollzeit, Frau nicht erwerbstätig | | | | 0,03 | |
| 1 Person oder beide geringfügig oder Teilzeit erwerbstätig | | | | -0,06 | *** |
| beide nicht erwerbstätig | | | | -0,03 | |
| Haushaltsgröße (<i>Referenz: vier Personen</i>) | | | | | |
| weniger als vier Personen | | | | -0,03 | * |
| mehr als vier Personen | | | | 0,00 | |
| Migrationshintergrund (<i>Referenz: keine Migrationshintergrund</i>) | | | | | |
| erste Generation | | | | 0,00 | |
| zweite Generation | | | | -0,02 | |
| Religionsbekenntnis (<i>Referenz: römisch-katholisch</i>) | | | | | |
| andere christliche Religion (z.B. orthodox, evangelisch) | | | | 0,05 | *** |
| muslimische Bekenntnisse | | | | 0,06 | *** |
| andere Glaubensgemeinschaft | | | | 0,01 | |
| ohne Bekenntnis | | | | -0,01 | |
| Erklärte Varianz in % (R ²) | | 9,73 | | 16,18 | |
| N | | 2.195 | | 2.195 | |

Quelle: SOWI II (2013); * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001.⁸ Die Analysen kontrollieren auch für die Betreuungssituation des jüngsten Kindes im Alter von über 6 Jahren (hier zeigen sich keine statistisch signifikanten Effekte).

⁸ Anmerkung zu den Kategorien in beiden Regressionstabellen: Die Kategorie „Frau Vollzeit, Mann nicht Vollzeit erwerbstätig“ fasst jene Paare zusammen, in denen die Frau Vollzeit erwerbstätig und der Partner (oder die Partnerin) entweder Teilzeit erwerbstätig, geringfügig erwerbstätig oder gar nicht erwerbstätig ist. Die Kategorie „beide Teilzeit/geringfügig oder nicht erwerbstätig“ beinhaltet Paare, mit geringem Ausmaß an Erwerbstätigkeit (beide Teilzeit erwerbstätig, eine Person Teilzeit und die andere Person geringfügig erwerbstätig, beide geringfügig erwerbstätig, eine Person Teilzeit und die andere Person nicht erwerbstätig, eine Person geringfügig und die andere nicht erwerbstätig) sowie Paare, in denen keine Person erwerbstätig ist.

Die Befunde für die *Aufteilung der Kinderbetreuung* ähneln weitgehend den Struktureffekten, die sich für die Aufteilung der Hausarbeit gezeigt hat. Das Alter und der Migrationshintergrund sind nicht relevant. Der entscheidende Faktor ist das Erwerbsmodell des Haushaltes, mit Abstrichen das Alter und die Betreuungssituation der Kinder, das Religionsbekenntnis sowie die Haushaltsgröße. Erneut zeigt sich, dass das Verständnis von Frauen und Männern bzgl. der Arbeitsteilung im Haushalt stark variiert.

Lesebeispiele für Tabelle 3. Die abhängige Variable drückt die Aufteilung der Kinderbetreuung zwischen den PartnerInnen in Form des Anteils der Frau aus (0 bis 1). Die Konstante in Modell 0 (0,63) zeigt, dass dieser Anteil im Durchschnitt 63 Prozent beträgt. Modell 1 kontrolliert nun für das Geschlecht der Befragten Personen. Hier zeigt sich, dass der durchschnittliche Anteil der Frauen an der Hausarbeit den Angaben der Männer zufolge 57 Prozent beträgt (Konstante von 0,57), den Angaben der Frauen zufolge allerdings 67 Prozent ausmacht ($0,57 + 0,10 = 0,67$). Die Konstante in Modell 2 bezieht sich auf Eltern zwischen 30 und 44 Jahren, deren jüngstes Kind zwischen 0 und 2 Jahre alt ist, die in Partnerschaft in - einem Vier-Personen-Haushalt leben, wobei der Mann Vollzeit und die Frau geringfügig oder Teilzeit erwerbstätig ist. Ein Wert von 0,60 bedeutet, dass die Frauen in diesen Paaren den Angaben ihrer Männer zufolge durchschnittlich 60 Prozent der Kinderbetreuung erledigen. Ist die Frau ebenfalls Vollzeit erwerbstätig, sind es den Angaben der Männer zufolge 53 Prozent ($0,60 - 0,07 = 0,53$). Zieht man die Angaben der Frauen heran, sind es jeweils 11 Prozent mehr; also 71 Prozent, wenn die Frau geringfügig oder Teilzeit arbeitet ($0,60 + 0,11 = 0,71$) und 64 Prozent, wenn die Frau Vollzeit erwerbstätig ist ($0,60 + 0,11 - 0,07 = 0,64$).

Einflussfaktoren der Aufteilung der Kinderbetreuung in Wien 2013 (lineare Regressionsmodelle)

| Erklärungsfaktoren | Modell 0 | Modell 1 | | Modell 2 | |
|--|----------|----------|-----|----------|-----|
| | b | b | | b | |
| Konstante (durchschnittlicher Anteil der Frau) | 0,63*** | 0,57 | *** | 0,60 | *** |
| Geschlecht der befragten Person (<i>Referenz: männlich</i>) | | | | | |
| Weiblich | | 0,10 | *** | 0,11 | *** |
| Alter der befragten Person (<i>Referenz: 30-44 Jahre</i>) | | | | | |
| unter 30 Jahre | | | | -0,02 | |
| 45 bis 59 Jahre | | | | 0,02 | |
| ab 60 Jahre | | | | -0,14 | |
| Alter und Betreuungssituation des jüngsten Kindes (<i>Referenz: 3-5 Jahre in externer Betr.</i>) | | | | | |
| 0 bis 2 Jahre in externer Betreuung | | | | -0,01 | |
| 0 bis 2 Jahre (nicht extern betreut) | | | | 0,04 | |
| 3 bis 5 Jahre (nicht extern betreut) | | | | -0,15 | *** |
| Erwerbsmodell der Paare (<i>Referenz: Mann Vollzeit, Frau geringfügig/Teilzeit erwerbs.</i>) | | | | | |
| beide Vollzeit erwerbstätig | | | | -0,07 | *** |
| Mann Vollzeit, Frau nicht erwerbstätig | | | | 0,04 | |
| Frau Vollzeit, Mann nicht Vollzeit erwerbstätig | | | | -0,20 | * |
| 1 Person oder beide geringfügig oder Teilzeit erwerbstätig | | | | -0,07 | * |
| beide nicht erwerbstätig | | | | 0,08 | * |
| Haushaltsgröße (<i>Referenz: vier Personen</i>) | | | | | |
| weniger als vier Personen | | | | -0,06 | *** |
| mehr als vier Personen | | | | 0,01 | |
| Migrationshintergrund (<i>Referenz: kein Migrationshintergrund</i>) | | | | | |
| erste Generation | | | | 0,00 | |
| zweite Generation | | | | -0,01 | |
| Religionsbekenntnis (der befragten Person) | | | | | |
| andere christliche Religion (z.B. orthodox, evangelisch) | | | | 0,08 | ** |
| muslimische Bekenntnisse | | | | 0,01 | |
| andere Glaubensgemeinschaft | | | | -0,01 | |
| ohne Bekenntnis | | | | 0,02 | |
| Erklärte Varianz in % (R ²) | | 6,55 | | 14,21 | |
| N | | 556 | | 556 | |

Quelle: SOWI II (2013); * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Die Analysen kontrollieren auch für die Betreuungssituation des jüngsten Kindes im Alter von über 6 Jahren (hier zeigen sich keine statistisch signifikanten Effekte).

Der Anteil von Frauen an der Familienarbeit ist vor allem dann geringer, wenn diese Vollzeit erwerbstätig sind. Zudem zeigt sich erneut, dass die Haushaltsgröße wichtig ist. In mittleren oder kleineren Haushalten lässt sich eine fairere Teilung der Kinderbetreuung beobachten. Interessanterweise ist die Kinderbetreuung auch in den Haushalten stärker ausgeglichen, deren drei- bis fünfjährige Kinder nicht extern betreut werden. Der Anteil der Frau an der Haushaltsarbeit ist zudem in Haushalten mit römisch-katholischen Befragten etwas geringer als in Haushalten, bei denen die befragten Personen anderen christlichen Glaubensgemeinschaften angehören.

SCHLUSSBEMERKUNG

Dieser Beitrag hat mithilfe der Daten SOWI II-Studie die Vereinbarkeit von Beruf und Familien in Wien diskutiert. Dazu wurden Trendanalysen für einen Zeitraum zwischen 1995 und 2013 vorgestellt, mit denen die Haushaltserwerbsbeteiligung von Familien mit Kindern sowie die Verfügbarkeit und Qualität von Kinderbetreuungseinrichtungen diskutiert wurden. In einem zweiten Schritt wurde mit vertiefenden Strukturanalysen die Aufteilung der Hausarbeit und Familienarbeit zwischen Männern und Frauen näher untersucht.

Man kann die vorgestellten Befunde in folgender Weise zusammenfassen:

1. In Wien lässt sich innerhalb der letzten 20 Jahre ein relativ deutlicher Rückgang der Doppelernährerhaushalte beobachten. Dies entspricht dem österreichweiten Trend, stellt jedoch im europäischen Kontext eine nahezu einzigartige Entwicklung dar.
2. Die Verfügbarkeit externer Kinderbetreuung hat sich deutlich verbessert und immer mehr Wiener Eltern nutzen auch diese Angebote. Die Qualität der Kinderbetreuungseinrichtungen wird von den Eltern mit Kindern sehr positiv eingeschätzt.
3. Zwischen Männern und Frauen existieren substantielle Differenzen bei der Aufteilung der Hausarbeits- und Kinderbetreuungsarbeit, zuungunsten der Frauen in Wien. Diese Differenzen zeigen sich – und das ist relevant – auch wenn man für den Einfluss einer Vielzahl weiterer Kategorien in den vorgenommenen statistischen Analysen kontrolliert.
4. Für die Aufteilung der Haushalts- und Kinderbetreuungsarbeit sind eine ganze Reihe von Faktoren verantwortlich, neben der Haushaltsgröße, dem Alter/der Betreuungssituation der Kinder und der religiösen Orientierung ist dies vor allem die Erwerbsorientierung der Paare mit Kindern.

Abschließend lässt sich folgende These formulieren: Auch im Jahr 2013 dominiert das männliche Ernährermodell in Wien, trotz deutlicher werdender Veränderungen des Erwerbsverhaltens von Frauen. Dem anfangs geschilderten „geschlechtergerechten Ideal einer gleichen Aufteilung von Erwerbstätigkeit und Haushaltsaufgaben“ (Gornick/Meyers 2008) kommen in Wien die Haushalte nahe, in denen Frauen einer Vollzeittätigkeit nachgehen, in denen das jüngste Kind im Alter von bis zu 2 Jahren extern betreut bzw. in denen drei- bis fünf-jährige Kinder nicht extern betreut werden, in denen eine katholische Religionsorientierung oder kein Religionsbekenntnis vorherrscht und die eine mittlere/geringe Haushaltsgröße aufweisen.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- Bahle, T. (2008): Family Policy Patterns in the Enlarged EU, In: Alber, J. et al. (Ed.), Handbook of Quality of Life in the Enlarged European Union (pp. 100-125), London: Routledge.
- Berghammer, C. (2013): Keine Zeit für Kinder? Veränderungen in der Kinderbetreuungszeit von Eltern in Deutschland und Österreich, Zeitschrift für Soziologie, 42 (1): 52-73.
- Berghammer, C. / Verwiebe, R. (2014): Die Verbreitung des Doppelernährer-/Doppelbetreuermodells in fünf Ländern Europas, WSI-Mitteilungen, 2014 (8): im Erscheinen.
- Billari, F. C. (2005a): Europe and its Fertility: From Low to Lowest Low, National Institute Economic Review, 194 (1): 56-73.
- Billari, F. C. (2005b): Partnership, Childbearing, and Parenting. Trends of the 1990s, In: Macura, M. et al. (Ed.), The New Demographic Regime. Population Challenges and Policy Responses (pp. 63-94), New York: UNECE.
- Craig, L. / Mullan, K. (2011): How mothers and fathers share childcare: A cross-national time-use comparison, American Sociological Review, 76 (6): 834-861.
- Crompton, R. et al. (2005): Attitudes, women's employment and the domestic division of labour: a cross-national analysis in two waves, Work, Employment & Society, 19 (2): 213-233.
- England, P. et al. (2012): Women's employment, education, and the gender gap in 17 countries, Monthly Labor Review, 135 (4): 3-12.
- Esping-Andersen, G. (2009): The incomplete revolution. Adapting to women's new roles, Cambridge: Polity Press.
- Esping-Andersen, G. et al. (2013): Couple specialization in multiple equilibria, European Sociological Review,
- Gauthier, A. H. et al. (2004): Are parents investing less time in children? Trends in selected industrialized countries, Population and Development Review, 30 (4): 647-671.
- Gershuny, J. (2000): Changing times. Work and leisure in postindustrial society, Oxford, New York: Oxford University Press.
- Gershuny, J. (2012): National utility: measuring the enjoyment of activities, European Sociological Review, (online first):
- Gornick, J. C. / Meyers, M. K. (2008): Creating gender egalitarian societies: an agenda for reform, Politics & Society, 36 (3): 313-349.
- Hall, S. S. / MacDermid, S. M. (2009): A typology of dual earner marriages based on work and family arrangements, Journal of Family and Economic Issues, 30 (3): 215-225.
- Hochschild, A. R. (1989): The second shift. Working families and the revolution at home, London: Penguin.
- Hook, J. L. (2006): Care in context: men's unpaid work in 20 countries, 1965-2003, American Sociological Review, 71 (4): 639-660.
- Kitterød, R. H. / Pettersen, S. V. (2006): Making up for mothers' employed working hours?, Work, Employment & Society, 20 (3): 473-492.
- Mau, S. / Verwiebe, R. (2010): European Societies. Mapping Structure and Change, Bristol: Policy Press.

- Oppenheimer, V. K. (1994): Women's rising employment and the future of the family in industrial societies, *Population and Development Review*, 20 (2): 293-342.
- Raley, S. B. et al. (2006): How dual are dual-income couples? Documenting change from 1970 to 2001, *Journal of Marriage and Family*, 68 (1): 11-28.
- Solga, H. / Wimbauer, C. (Ed.) (2005): "Wenn zwei das Gleiche tun ..." Ideal und Realität sozialer (Un-)Gleichheit in Dual Career Couples, Opladen: Budrich.
- Statistik Austria (2013a): Kindertagesheimstatistik, www.statistik.at/web_de/wcmsprod/groups/gd/documents/stddok/003884.pdf, 06/06/2013.
- Statistik Austria (2013b): Lebensformen 2013: mehr Familien ohne Kinder; stabil hohe Teilzeitquoten bei Müttern. Pressemitteilung: 10.748-057/14, Wien: Statistik Austria.
- Statistik Austria (2014): Haushalte, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/haushalte_familien_lebensformen/haushalte/index.html, 07/07/2014.
- Steiber, N. (2009): Reported levels of time-based and strain-based conflict between work and family roles in Europe: A multilevel approach, *Social Indicators Research*, 93 (3): 469-488.
- Treas, J. / Drobnič, S. (Ed.) (2010): *Dividing the Domestic. Men, Women, and Household Work in Cross-National Perspective*, Stanford, CA: Stanford University Press.
- Verwiebe, R. et al. (2014): *Lebensqualität in Wien im 21. Jahrhundert. Endbericht an die Stadt Wien*, Wien: Universität Wien - Institut für Soziologie.

THOMAS RITT: WIEN WÄCHST – EINLEITENDE BESTANDSAUFNAHME



Thomas Ritt leitet die Abteilung Kommunalpolitik der AK-Wien

2030 werden in Wien über 2 Millionen Menschen leben. Die Stadt wird älter und jünger gleichzeitig und muss Aufgaben im Verkehr, Wohn- und Schulbereich meistern. Auf unserer Konferenz „Wien Wächst“ sollen ExpertInnen aus der Arbeiterkammer und Wissenschaft diese Herausforderung analysieren

WIEN – KEINE SCHRUMPFENDE STADT MEHR

Wien wächst und das rasant. Seit 2000 ist die Stadt um die Einwohnerzahl von Linz (190.000) gewachsen und bis 2035 wird es sich gar um „Graz“ (270.000) erweitern. Bis dahin werden über zwei Millionen WienerInnen in der Bundeshauptstadt leben. Besonders auffallend ist das starke Wachstum der letzten beiden Jahre: Statt der bisher prognostizierten jährlichen Zunahme um 15.000 Menschen, kamen 25.000 neue WienerInnen pro Jahr hinzu. Das spricht für die Attraktivität Wiens, wirft aber auch viele Fragen auf – etwa: Wo sollen die neuen WienerInnen wohnen, arbeiten oder lernen?



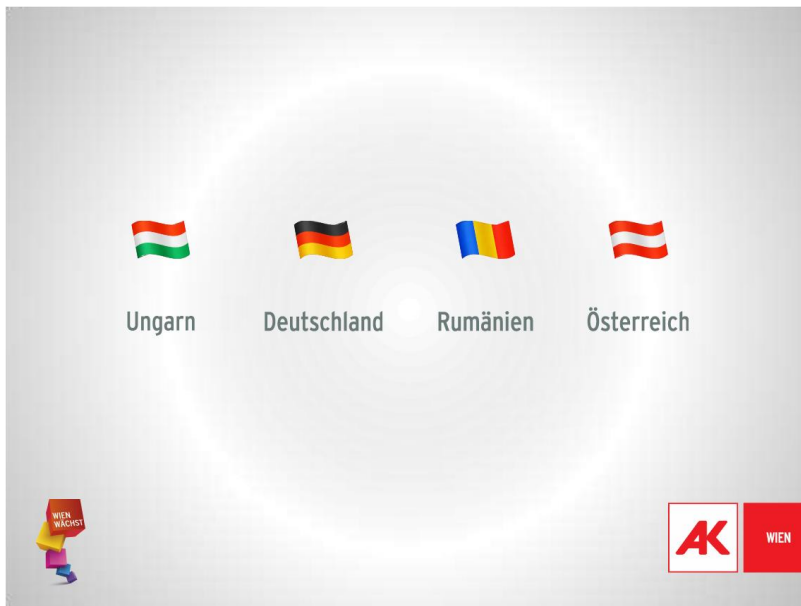
Quelle: Statistik Austria, MA 23

Das starke Bevölkerungswachstum hat mehrere Ursachen. Einerseits eine starke Zuwanderung und was für Wien neu ist, ein positiver Geburtensaldo. Eine starke Zuwanderung gab es auch schon in der Vergangenheit etwa in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts. Auf Zuwanderung geht auch der Hauptteil des Wachstums (über 90%) der letzten Jahre zurück. Der Geburtensaldo hat deutlich von negativ ins positive gedreht und wird sich über die verjüngte Bevölkerung immer deutlicher als Motor des Bevölkerungswachstums bemerkbar machen.



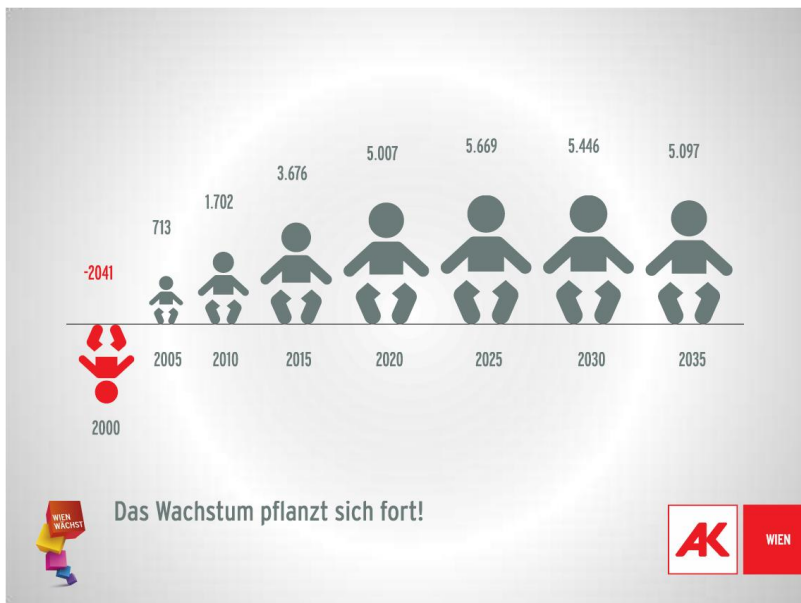
Quelle: Statistik Austria, Berechnungen MA 23

Die starke Zuwanderung der letzten Jahre, wird anders als in den 1960er und 1970er Jahren größtenteils von den Nachbarländern getragen. Die meisten „Zuagrasten“ kommen aus Deutschland, Ungarn und Rumänien. Dazu ist Wien seit jeher für Menschen aus den Bundesländern attraktiv, da viele von ihnen in der Hauptstadt die besten Lebens- und Ausstiegchancen sehen.



Quelle: Statistik Austria

Unabhängig davon wächst die Bevölkerung in Wien von sich aus. Es sind nämlich - historisch eher selten für Wien - mehr Geburten als Todesfälle zu verzeichnen. Diesen positiven Geburtensaldo wird es auch in Zukunft, sogar noch ausgeprägter geben, und das Wachstum aus einer jüngeren Wiener Bevölkerung wird weiter andauern. Es ist also zum Teil selbsttragend und sicher kein kurzfristiger Trend.



Quelle: Statistik Austria, MA 23

Unterstützt wird das Wiener Wachstum auch durch einen weltweiten Trend zur Urbanisierung. Die Vereinten Nationen rechnen damit, dass 2050 70% der Weltbevölkerung in Städten leben werden – im Moment tun das nur 50%. Dieser Trend ist natürlich in Schwellen- und Entwicklungsländern am deutlichsten ausgeprägt – aber er ist auch in Europa und Österreich deutlich zu sehen. Attraktive Städte und Ballungsräume wachsen (seit 2003 z.B.: Region Brüssel +18,4; Inner London +11,7; Wien +9,3; Paris +6,3 [Berechnungen: Eurostat, MA23]) und stellen die Städte vor große Herausforderungen.

Das starke Wachstum der Städte löst aber auch vielfältige Ängste und Befürchtungen aus. Diese Betreffen etwa den Verlust an Umweltqualität, den knapper werdenden Wohnraum und steigenden Mieten, eine Überlastung der Infrastruktur von Straße, Schiene über Schule bis zur Kultur, ein Mangel an Arbeitsplätzen und eventuell steigende Arbeitslosigkeit, die Verdrängung Einkommensschwächerer die zunehmende soziale Segregation, die Frage nach der Qualität des öffentlichen Raumes und vieles mehr.



All diese Befürchtungen haben realistische Hintergründe. Ein starkes, schlecht politisch begleitetes, Wachstum kann zu deutlich spürbaren Problemen führen. Ein Blick in die eigene Vergangenheit bzw. in die Gegenwart mancher Metropolen in Schwellen- und Entwicklungsländer liefert ausreichend Stoff für Sorgen.



Sorgen sind das Eine, die Realität die eintritt das Andere. Wachstum kann und muss gestaltet werden. Am besten so, dass Horrorszenarien nicht eintreten sondern Chancen genutzt werden. Hierfür muss die Stadt jetzt die Weichen stellen und das in sehr vielen Bereichen des städtischen Zusammenlebens. Viele von diesen Themen bleiben in unserer Konferenz unbehandelt: Gesundheit, Konkurrenz um öffentlichen Raum, Kunst und Kultur etc. Das heißt nicht, dass diese Themen unbedeu-

tend sind, sondern nur, dass die Behandlung aller Themen den Rahmen einer Veranstaltung gesprengt hätte.



Die Arbeiterkammer will einen Debattenbeitrag liefern um das Wachstum positiv zu gestalten. Dazu haben wir 4 Themenbereiche, „Verkehr und Wohnen“, „Bildung“, „Arbeitsmarkt und Wirtschaft“ sowie „Finanzierung“ ausgesucht, die aus Sicht der AK als ArbeitnehmerInnen Interessenvertretung und aus dem Blickwinkel der Wissenschaft analysiert und diskutiert werden.

THEMENBEREICH VERKEHR UND WOHNEN

Wohnen

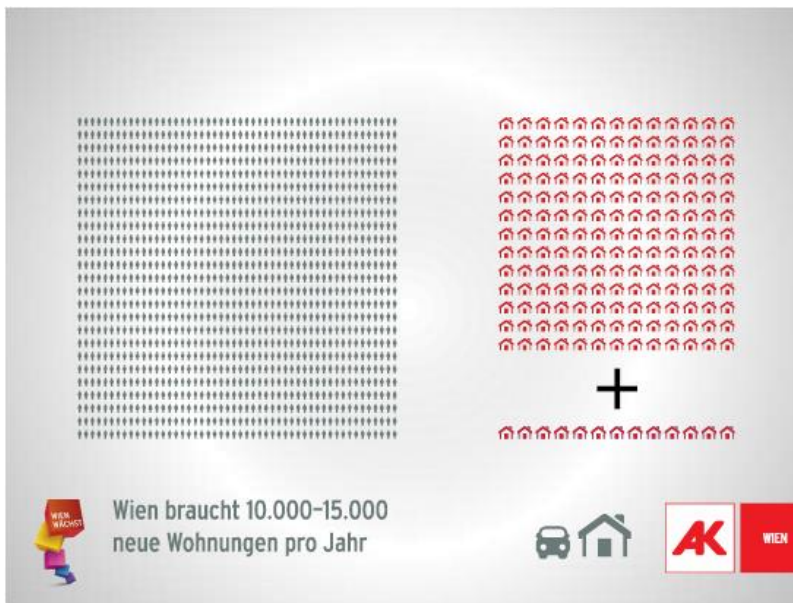
Beim Wohnen gibt es einen langjährigen Trend. Es wohnen immer weniger Menschen in einer Wohnung aber mit mehr Quadratmeter Wohnfläche pro Person. Zudem steigt der Anteil der Singlehaushalte ständig. In Wien wohnen zurzeit etwa zwei Menschen in einer Wohnung.



Quelle: Statistik Austria: Haushaltsprognose

Mit dem Bevölkerungswachstum steigt auch der Bedarf an Wohnraum. Wien baut derzeit etwa 6400 geförderte Wohnungen pro Jahr, im Schnitt der letzten Jahre waren es etwa 5000 pro Jahr. Geht man von einem Bevölkerungswachstum von durchschnittlich 15.000 Menschen pro Jahr aus (in den letzten Jahren waren es deutlich mehr) und berücksichtigt, dass pro Jahr auch viele Wohnungen verloren gehen (Abriss, Wohnungszusammenlegungen) braucht Wien mindestens 10.000 neue Wohnungen pro Jahr – davon sollten zumindest 8.000 geförderte Wohnungen sein.

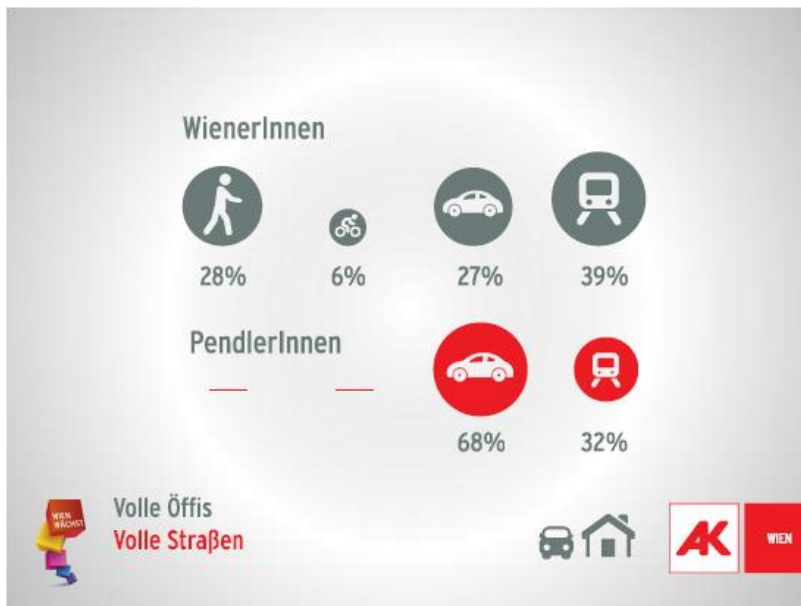
Es entsteht eine immer größer werdende Lücke zwischen Angebot und Nachfrage, die auch die ständig steigenden Mieten im Privatbereich und steigende Preise für Eigentumswohnungen erklärt. Im Bereich der geförderten Wohnungen wirkt sich die Lücke negativ auf die Wartezeit aus.



Es wird auch immer schwieriger für öffentliche Bauträger, leistbare Grundstücke zu erwerben. Denn potenzielle Bauareale für Großprojekte, wie etwa ehemalige Bahnhöfe, sind in Wien bereits verplant. Daher wird es in Zukunft notwendig sein, auch kleinere Flächen zu bebauen und zu verdichten. Auch die Bereitstellung der nötigen öffentlichen Infrastruktur von Schulen bis Verkehrsanbindungen stellt die Stadt vor große Herausforderungen.

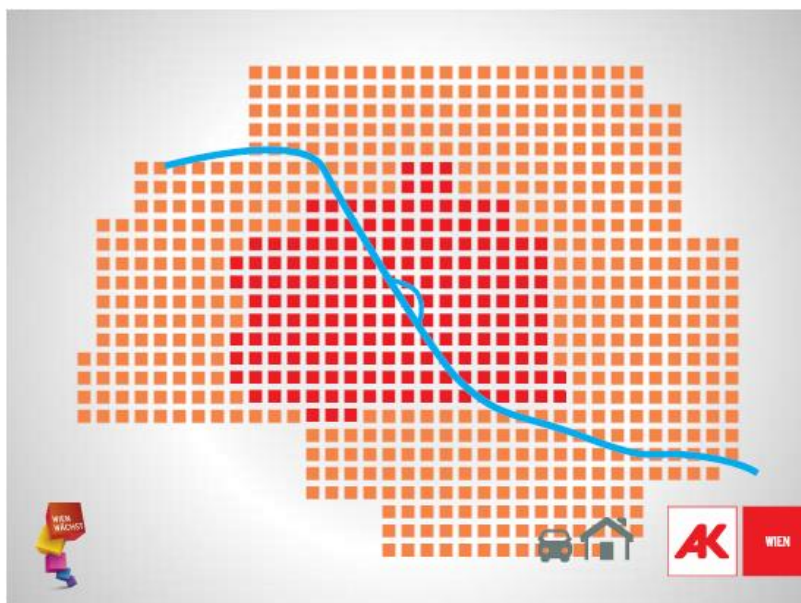
Verkehr

Obwohl immer mehr Menschen in die Stadt strömen und das öffentliche Verkehrsnetz zunehmend gefordert wird, sind die WienerInnen mit ihrem öffentlichen Verkehrssystem sehr zufrieden. Doch nicht alles verlief verkehrspolitisch rund: neu errichtete Stadtteile, wie beispielsweise das Areal Wienerberg, wurden in der Vergangenheit nicht an ein höherrangiges öffentliches Verkehrsnetz angeschlossen. Bei der Planung der gerade im Bau befindlichen Seestadt Aspern wurde aus diesen Fehlern gelernt. Schon vor Baubeginn wurde die U2 in diesen Stadtteil verlängert.



Quelle: PGO, Stadt Wien

Dass nicht jeder auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreift, zeigt freilich das Verhalten der PendlerInnen. Rund 250.000 Menschen, die in Wien arbeiten, aber außerhalb Wiens wohnen, pendeln pro Tag in die Bundeshauptstadt ein – viele davon, etwa 70 Prozent, mit dem Auto. Obwohl in der Stadt selbst die KFZ-Nutzung deutlich sinkt, da innerstädtisch immer öfter der öffentliche Verkehr und das Rad genutzt oder die Wege ganz einfach zu Fuß zurückgelegt werden, verbleibt jedoch ein hoher KFZ-Anteil. Dieser kann langfristig nur dann reduziert werden, wenn entsprechend attraktive Alternativen für PendlerInnen angeboten werden. Hierzu bedarf es aber einer bundesländerübergreifenden Strategie und Zusammenarbeit, die sich in der Praxis leider oft als sehr schwierig herausstellt. Es bestehen hier noch einige Verbesserungspotenziale.



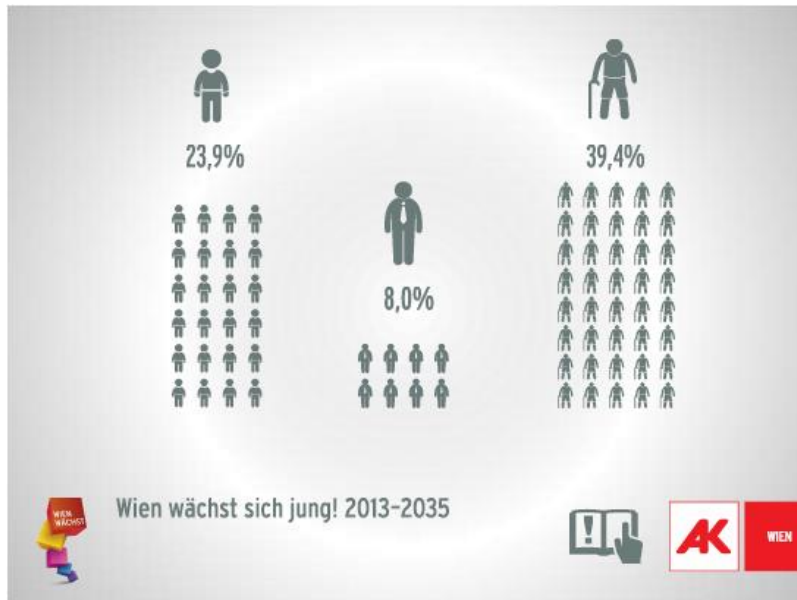
Quelle: ÖROK: Regionalprognosen

Verschärft wird dieses Problem dadurch, dass nicht nur Wien wächst sondern auch die ganze Region rund um Wien (sogar ein bisschen schneller als Wien selbst).

Es wird enger werden – auf allen Stadteinfahrten und in den Öffis in Wien. Handeln alleine in der Stadt reicht nicht mehr. Durchschlagskräftige regionale Ansätze sind dringend erforderlich.

THEMENBEREICH BILDUNG

Besonders der Anteil der unter 14-jährigen und der über 65-jährigen wird bis 2035 überproportional steigen. Wien wird daher gleichzeitig älter und jünger. Das bringt auch die bisherige **Annahme** einer zunehmenden (Über-)Alterung der Bevölkerung - weil die geburtenstarken Jahrgänge das Pensionsalter erreichen - ins Wanken.

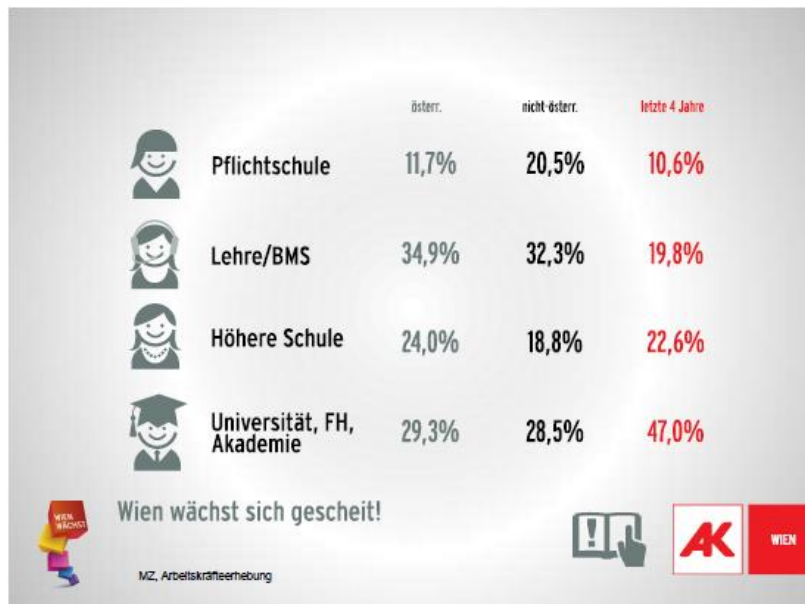


Quelle: Statistik Austria, MA 23

2030 wird es um 16 Prozent mehr schulpflichtige Kinder geben. Neben dem notwendigen Schul- und Kindergartenneubau gilt es auch soziale Probleme zu lösen. In den letzten 12 Jahren hat sich die Zahl der mehrsprachigen SchülerInnen fast verdoppelt. In manchen Bezirken Wiens sind bis zu 80% der Pflichtschulkinder mehrsprachig. Hier besteht ein erhöhter Förderbedarf, der bisher nicht im entsprechenden Ausmaß zur Verfügung abgedeckt wird.

Eine wichtige Reform ist eine Mittelzuteilung an Schulen entlang der sozialen Lage der SchülerInnen. Damit soll insbesondere die ganztägige Betreuung sowie die Förderung der Mehrsprachigkeit unterstützt werden. Daneben soll auch die Beherrschung der Erstsprache der SchülerInnen gefördert werden.

Aber Wien wächst sich nicht bloß jünger, es wird auch gescheiter. Anders als in der Vergangenheit, haben viele der in den letzten Jahren zugewanderten WienerInnen eine gute oder sehr gute Ausbildung. Ihr Bildungsniveau liegt deutlich über dem der Österreicher. So haben 28,5 Prozent der ÖsterreicherInnen eine Universität oder etwas Vergleichbares abgeschlossen. Von den ZuwanderInnen, die seit 2010 zu uns gekommen sind, allerdings 47 Prozent.

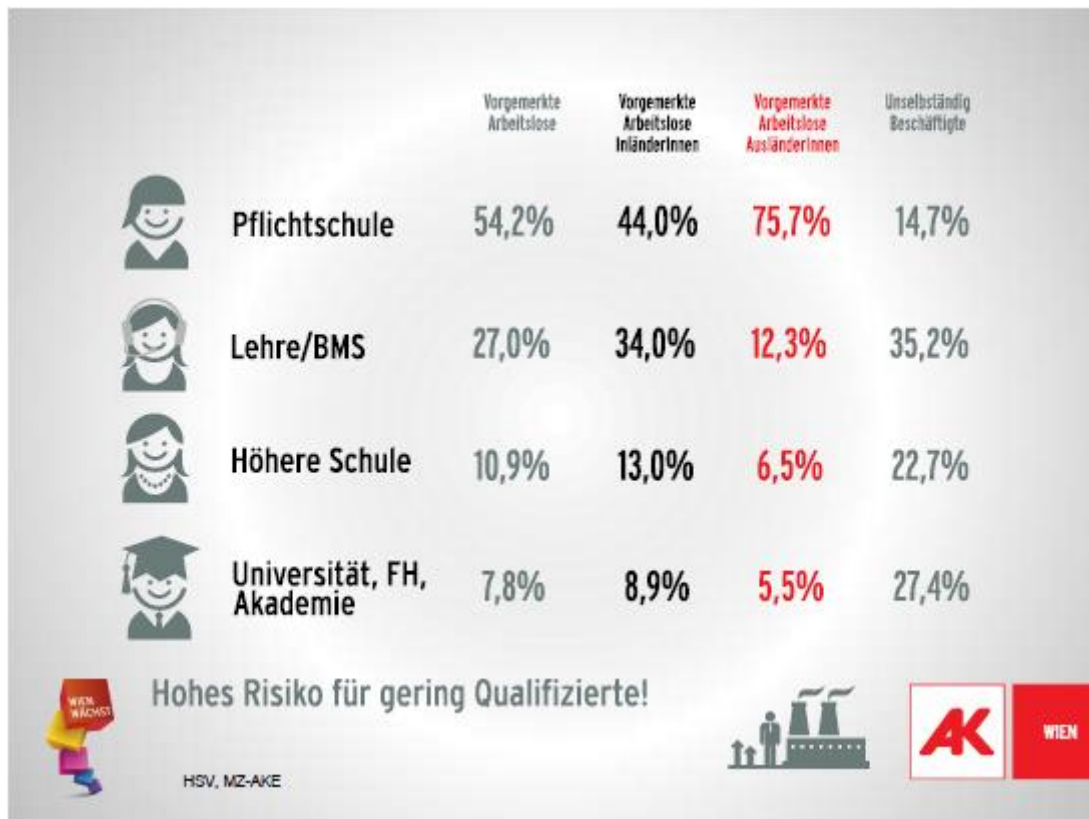


Auch aus dieser Entwicklung ergibt sich ein Handlungsdruck auf die Bildungspolitik, der sich aber erst nach einem Blick auf den Arbeitsmarkt so richtig zeigt:

THEMENBEREICH ARBEITSMARKT/ BESCHÄFTIGUNG WIRTSCHAFT

Strukturwandel und die De-Industrialisierung haben Wien in den letzten 20 Jahren ein anderes Gesicht gegeben. Das wirkt sich auch auf den Wiener Arbeitsmarkt aus.

Wiens Wirtschaft weist einerseits einen überdurchschnittlich hohen Anteil an hochqualifizierten Dienstleistungsbereichen (z.B.: Medizin-, Pharma-, Biotechnologie) auf, bietet aber auch wachsende Wirtschaftssegmente im Bereich der low-skill Dienste (z.B.: Sicherheits- und Reinigungsdienste) an. Durch den Wandel gingen viele Industriearbeitsplätze verloren, andererseits sind noch mehr Jobs im Dienstleistungsbereich geschaffen worden. Daher wächst die Beschäftigung in Wien immer noch weiter an - allerdings nicht so stark, wie das Arbeitskräfteangebot steigt. Damit nimmt die Arbeitslosigkeit – besonders in den unteren Qualifikationssegmenten – weiter zu.



Arbeitslosigkeit korreliert sehr stark mit dem Bildungsniveau – das könnte für Gruppen mit niedriger Qualifikation zu einem zunehmenden Problem werden. Viele neue Zuwanderer haben ein erfreulich hohes Bildungsniveau – viele Zuwanderer aus der Vergangenheit nicht. Die weniger qualifizierten könnten am Arbeitsmarkt verdrängt werden, da die Anzahl der Arbeitsplätze geringer wächst als das Arbeitskräfteangebot.

THEMENBEREICH FINANZIERUNG

All diese wichtigen Herausforderungen können nur durch rechtzeitiges Handeln gemeistert werden. Daher fordert die AK mehr öffentliche Investitionen in die städtische Infrastruktur. Sie sind nicht nur für die WienerInnen notwendig, sie kurbeln auch die Wirtschaft an und tragen damit zu einem Beschäftigungswachstum bei. Doch die strikten, politisch motivierten Sparvorgaben von Bund und EU („Innerösterreichischer Stabilitätspakt“) schränken die Möglichkeiten für kommunale Investitionen ein – selbst wenn aufgrund des enormen Bevölkerungswachstums ein dringender Bedarf besteht.



Dabei stünde Wien finanziell relativ gut da: die Hauptstadt hat derzeit eine Pro-Kopf-Verschuldung von etwa € 2.550. Im Vergleich mit Berlin, wo jeder Bürger bzw. jede Bürgerin mit ca. € 17.600 verschuldet ist, hätte Wien also noch deutliche finanzielle Spielräume.



Quelle: Stadt Wien, Stadt Berlin

Dazu kommt, dass gerade jetzt, wo die Kreditzinsen im Keller sind, eine Geldaufnahme vergleichsweise günstig ist. Es wäre daher für Wien auch ökonomisch sinnvoll, massiv in die öffentliche Infrastruktur zu investieren.

Aus Sicht der AK ist es wichtig, deutlich mehr geförderten Wohnraum zu schaffen, wirksame Mietobergrenzen für den privaten Wohnsektor einzuführen, Investitionen in den öffentlichen Verkehr - bei denen die Schnellbahn eine kostengünstige Alternative sein kann – und stärkere Förderungen sozial benachteiligter Kinder (auch über das Schulsystem) zu tätigen. Durch die damit verbundenen, öffentlichen Investitionen werden neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen. Dazu braucht es aber eine Finanzierung – das geht nur über eine Lockerung der Sparzwänge oder über vermögensbezogene lokale Steuern, wie etwa der Grundsteuer. Hier ist jedoch aufgrund der Kompetenzen weniger ein Appell an die Gemeinde angebracht, sondern eher Druck an den Bund angesagt.

KLAUS J. BECKMANN: WIEN WÄCHST – HERAUSFORDERUNGEN ZWISCHEN BOOM UND LEBENSQUALITÄT



Klaus Beckmann war langjähriger Institutsleiter des Deutschen Instituts für Urbanistik in Berlin

Weltweit befinden wir uns im Jahrhundert der Städte – mit exponentiellem Wachstum der Städte auf der Süd-Halbkugel und vor allem in Asien, mit wieder erkennbarem, zum Teil sogar dynamischem Wachstum in wirtschaftlich prosperierenden Regionen Europas. Zu letzteren Städten gehören London, Paris, Moskau, aber auch Wien, Berlin, München, Stuttgart, Hamburg u.a.. Dieses Wachstum zeigt die Attraktivität der Städte und städtischen Lebens, es zeigt insbesondere die Vielfalt der individuellen Wahlmöglichkeiten von Lebensformen und Lebensstilen, von Arbeitsplätzen und –formen, von Bildungs- und Ausbildungsangeboten, von Konsum und Freizeit, insbesondere von sozialen Kontakten und Bezügen.

Diese „Renaissance der Städte“ – auch kleiner Großstädte und Mittelstädte – eröffnet Optionen für Schritte zu einer verbesserten Nachhaltigkeit der Siedlung und Bebauung, der Mobilität und des Verkehrs, der Ver- und Entsorgung. Sie ist aber auch mit Risiken der Klimafolgen, den Anforderungen der Klimaanpassung, der sozialen Spaltung mit Segregation und Polarisierung etc. verbunden.

Es gilt, die unerwünschten Folgen des Wachstums („Wachstumsschmerzen“) zu begrenzen, möglichst sogar zu vermeiden und in eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung umzumünzen.

PROBLEMLAGEN UND TREIBER DES WACHSTUMS DER STÄDTE

Die möglichen – allerdings stadt-spezifischen – Problemlagen sind vielfältig (Abb.1). Lösungsansätze sind von der politischen Weitsicht, der Finanzlage der Kommune und – insbesondere – dem aktiven Umgehen mit den Wachstumsprozessen abhängig. Integrierte und perspektivische Planung sowie Finanzstärke der kommunalen Haushalte sind ebenso fördernde Voraussetzungen wie gute und beteiligungsorientierte Arbeitsprozesse.

Problemlagen des Wachstums – ausgewählte Felder (eigene Darstellung)

1

Problemlagen des Wachstums

- **Wohnungsbedarf und Wohnbaubedarf/Wohnungsbereitstellung**
 → Flächenbeanspruchung → Verdichtung
 → Altengerechtigkeit → Finanzierung
- **Mietpreissteigerungen → Sozialgerechtigkeit → Eigentümerwechsel → Modernisierungen → Knappheits...**
- **soziale Segregation → Gentrifizierung**
- **Bedarfe an „neuen“ Wohnformen für „neue“ Lebensweisen aller Altersgruppen (z.B. Wohngruppen)**
 → Bereitstellung → Finanzierung → Trägerschaften
- **wachsendes (inner)städtisches Verkehrsaufkommen**
 → Kapazitätsengpässe im MIV und ÖPNV
 → Erfordernisse der Stärkung des Umweltverbundes und neuer Mobilitätskonzepte
- **Konfliktlagen mit Klimaschutz, Energiewende, Klimaanpassung und soziale sowie ökonomische Nachhaltigkeit**

KJ.Beckmann:ProStadt
 Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Im Hintergrund stehen globale – und damit lokal kaum beeinflussbare – Mega-Trends der Stadt- und Verkehrsentwicklung wie

- Energiewende (Effizienz, Regenerative Energien, Einsparung,...),
- Klimaschutz,
- Klimafolgenbewältigung, Klimawandel,
- Demografischer Wandel (Zunahme, Alterung, ethnische Mischung),
- Wertewandel und Verhaltenswandel, Wandel von Lebensweisen und Lebensstilen,
- Soziale Spaltung, Exklusion (Segregation, Polarisierung),
- Globalisierung, Liberalisierung, wirtschaftsstruktureller Wandel,
- Technologieentwicklung („dezentral“, „smart“, IKT-gestützt),
- Verhaltenswandel Mobilität,
- Verschuldung öffentlicher Haushalte, Schuldenbremse (in BRD!?),
- „Verfall“ von Infrastrukturen.

Der Zielkorridor der Stadt- und Verkehrsentwicklung ist heute erkennbar, weist aber noch eine relativ große Variationsbreite auf (Abbildungen 2 und 3).

Veränderungstendenzen der Stadt- und Verkehrsentwicklung für die Zukunft (eigene Darstellung)

6

Leben und Mobilität in der Stadt der Zukunft...

- ... nachhaltig?
- ... mit stärker individualisierter Teilnahme und Mobilität der Menschen?
- ... mit stärker individualisierter Güter- und Leistungsnachfrage?
- ... energieeffizienter?
- ... zuverlässiger?
- ... resilienter/widerstandsfähiger?
- ... ressourcen- und klimaschonender? CO₂-frei?
- ... mit Bio-Diversität?
- ... integriert, sozial ausgleichend
- ... stadtverträglicher?
- ... inter- und multimodaler?
- ... elektromobiler?
- ... informierter?
- ... intelligenter?
- ... innovativer?
- ... beteiligender?
(Transformationsmanagement, Governance)

➔ „smart cities“ ➔ „intelligent cities“

- ... mit neuen Organisations- und Trägerformen („Genossenschaften“)
- ... mit veränderter Leistungserbringung („Gegenseitigkeit“)

K.J.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Neben Anforderungen wie Nachhaltigkeit, Energieeffizienz, Resilienz ergeben sich insbesondere Potenziale durch innovative und intelligent vernetzte Lösungen („smart cities“).

Basisthesen (eigene Darstellung, Fotos: C.Albrecht)

These 1

Die Bedeutung städtischer bzw. stadtreionaler Lebensformen nimmt weltweit exponentiell zu.

In Europa – insbesondere auch Deutschland – steigt die soziale, ökonomische und ökologische Bedeutung der Städte und Stadtregionen auch noch, aber verlangsamt.



© K.J. Beckmann
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Ausgangsthese

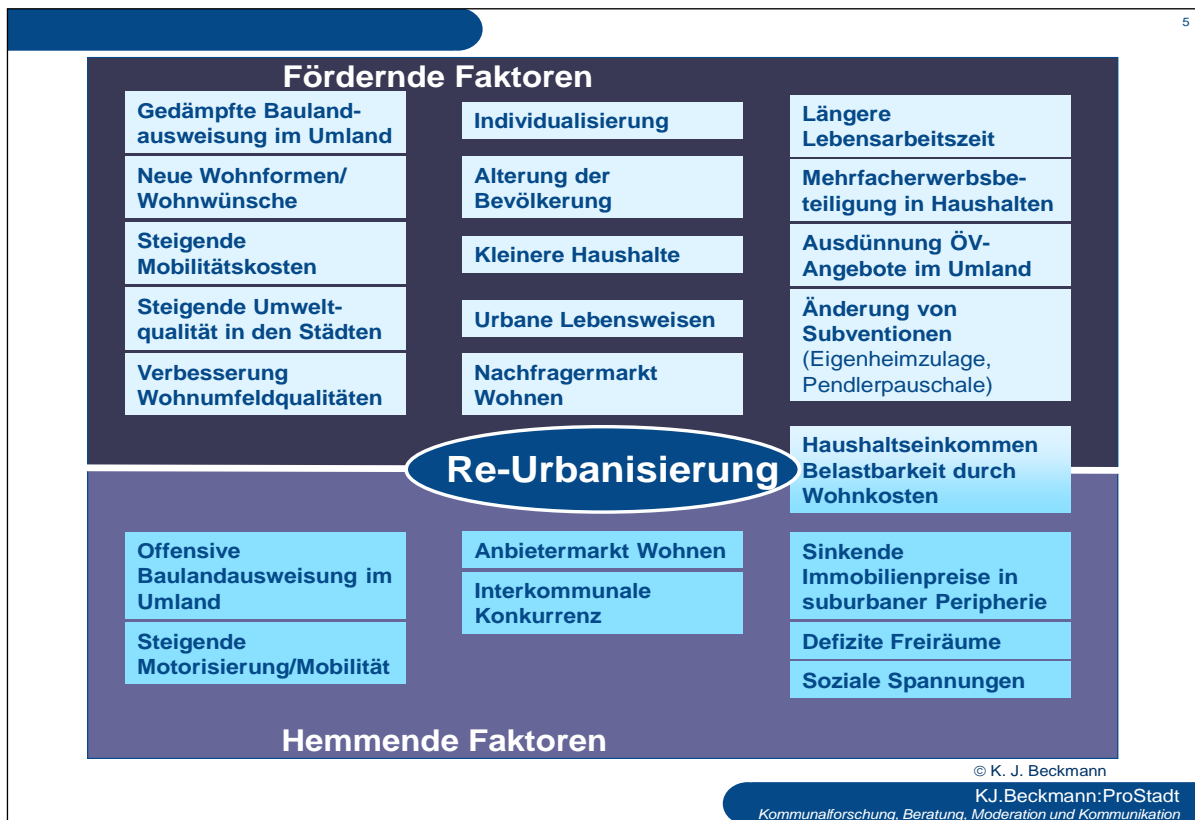
Durch die stark veränderten Rahmenbedingungen öffnet sich ein Zeitfenster für

- ... eine Verstärkung der Renaissance der Städte („Re-Urbanisierung“)
- ... eine Ausdifferenzierung der Lebens- und Wohnformen in den Städten
- ... verstärkte Segregation und Polarisierung in den Städten
- ... eine Umgestaltung der städtischen Mobilität
- ... eine „neue Mobilitätskultur“

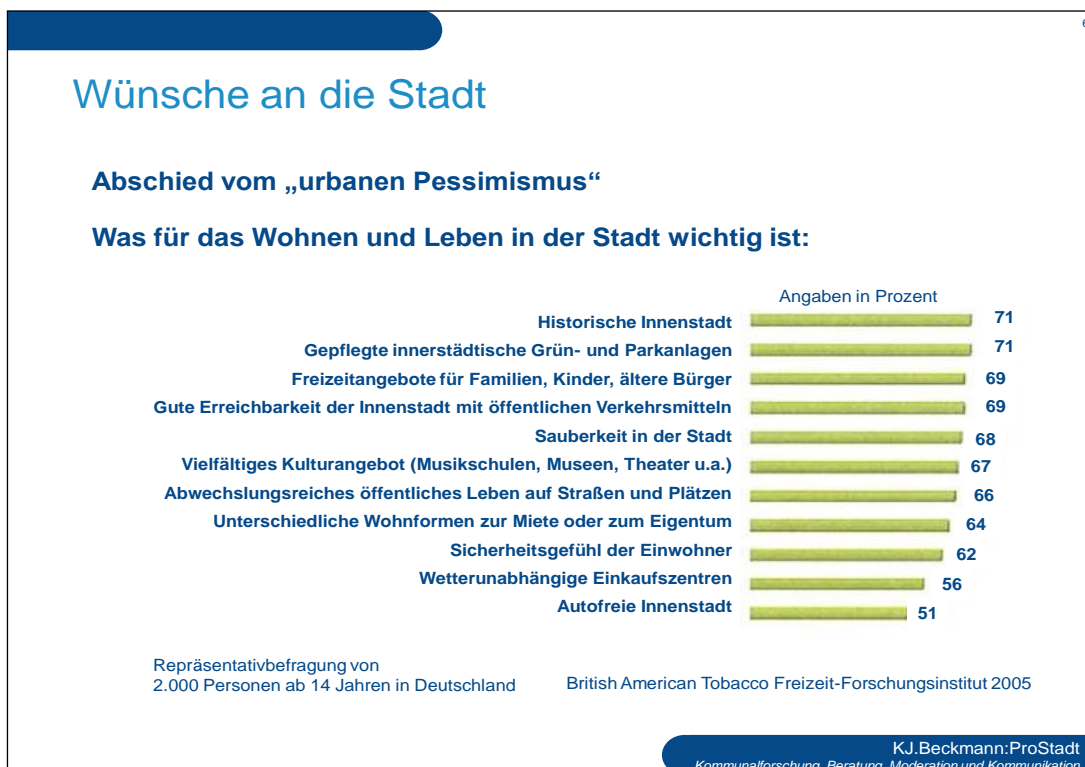
© K.J. Beckmann
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Viele Einflussfaktoren fördern bzw. stützen eine Re-Urbanisierung, einige wirken hemmend, auch wenn als „Wünsche an die Stadt“ bewährte Stadtqualitäten im Vordergrund sehen (Abbildungen 4 und 5).

Fördernde und hemmende Faktoren einer Re-Urbanisierung (eigene Darstellung)



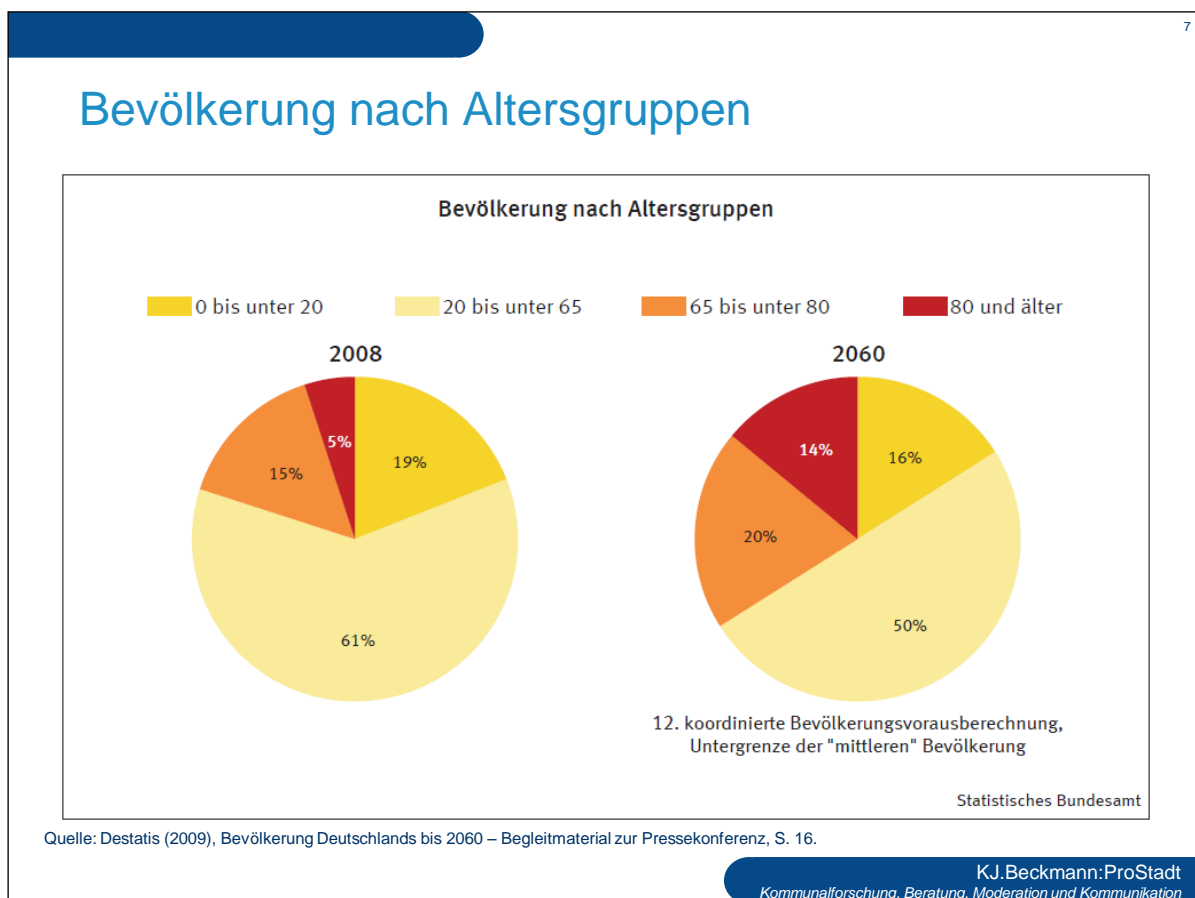
Wünsche an die Stadt – vom urbanen Pessimismus zum urbanen Optimismus



Abbildungsquelle: Horst W. Opaschowski/BAT Stiftung für Zukunftsfragen (2005): Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft.

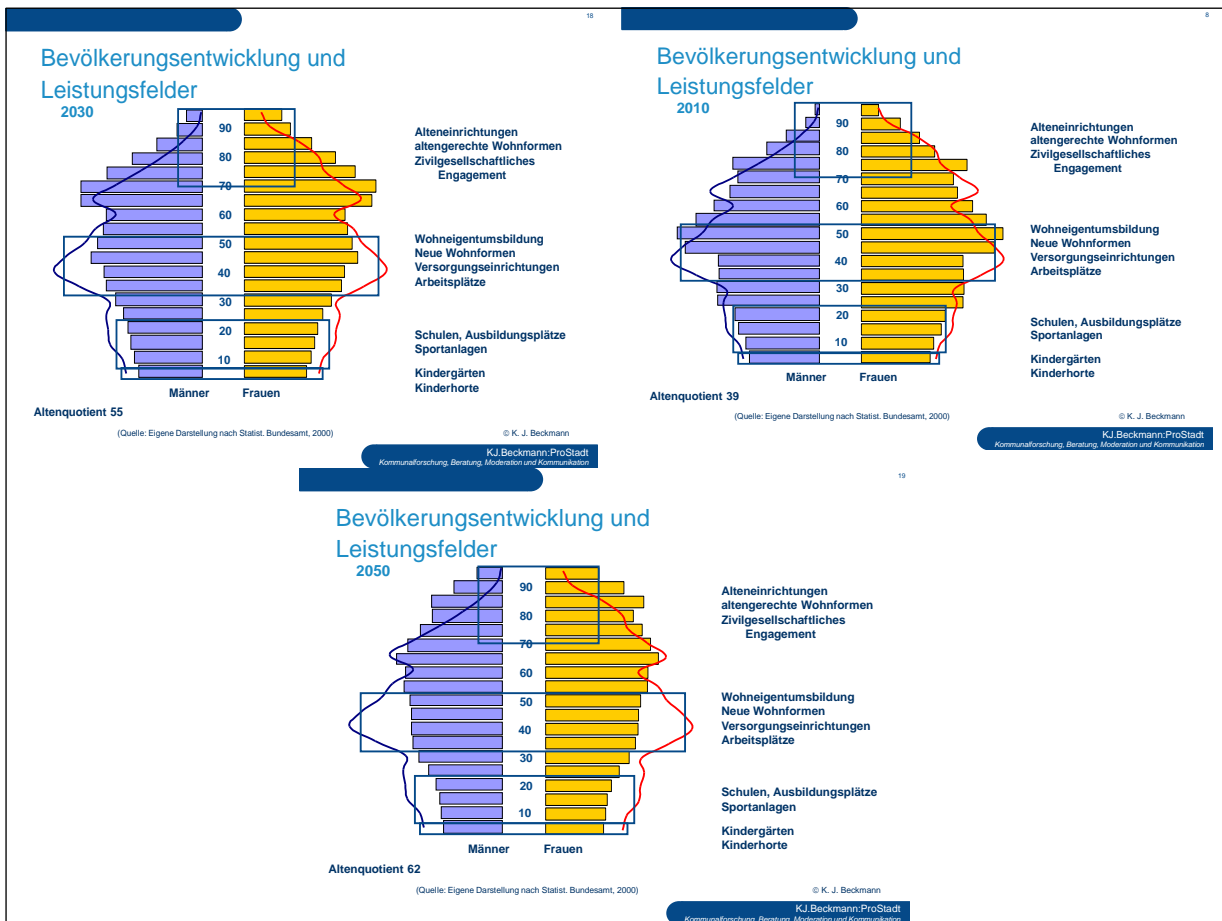
Neben teilträumlich – sowohl national als auch regional wie aber auch kleinräumig („quartiersbezogen“) – sehr unterschiedlichen Zunahmen, Stagnationen oder Abnahmen der Bevölkerungszahl verändern sich vor allem die Altersstruktur und damit die Nachfrage nach Infrastruktureinrichtungen. Es gibt Überkapazitäten und Kapazitätsengpässe in unterschiedlichen Leistungsfeldern. Diese räumliche Unausgewogenheit kann entweder einen Ausbau oder eine Aufgabe von Einrichtungen oder Verkehrsvorgänge erfordern (Abbildungen 6 und 7).

Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung



Abbildungsquelle: Destatis (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060 – Begleitmaterial zur Pressekonferenz, S. 16.

Bevölkerungsentwicklung – Veränderung der Leistungsbedarfe und Kapazitäten von Leistungsfeldern durch Alterung 2010-2030-2050. (eigene Darstellung)



Aber nicht nur der demografische Wandel, sondern auch weitere Veränderungen der Lebensweisen sind mit veränderten Anforderungen an Wohnungen und Wohnumfeld, Quartierszentren und soziale Infrastrukturen, an Arbeitsplätze oder auch Erreichbarkeiten („Mobilität“ und „Verkehr“) verbunden. Es sind dies Veränderungstendenzen aus

- Individualisierung,
- Ausdifferenzierung der Lebensformen und Lebensstile,
- Ausdifferenzierung der Werte,
- neue Haushaltstypen; zum Teil mit begrenzter Stabilität,
- Differenzierung und Auflösung der gewohnten Lebensbiografien,
- Differenzierung und Auflösung standardisierter Erwerbsbiografien,
- ethnische Heterogenität,
- Lebensabschnitts-Ortsbindungen (Kinderzeit, Ausbildung, Erwerbstätigkeiten, Nach-Erwerbstätigkeitsphasen ...),
- Multilokale Lebensräume.

Diese Veränderungstendenzen sind in der überwiegenden Mehrzahl verbunden mit einer steigenden „Stadtaffinität“ der Menschen, da Städte Wahlmöglichkeiten, Kontaktmöglichkeiten und Versorgung

sicherstellen. Dabei haben vor allem ältere und hochaltrige Menschen spezifische Anforderungen an sie Städte, wie

- Erhaltung selbständiger Lebensmöglichkeiten,
- erreichbare Wohnungen, altengerechte Wohnungen (Offenheit für Formen),
- „Dienste“ für Pflege, Krankheit, Haushalt ...,
- Arbeitsmöglichkeiten für ältere Menschen, „Seniorenwirtschaft“,
- Ausbildungsmöglichkeiten für ältere Menschen,
- Wohnumfeldqualitäten,
- soziale Sicherheit in Stadt und Wohnumfeld,
- Nahraumversorgung (Ärzte, Läden, Frisör, Banken, Parks/Grünanlagen ...),
- verkehrsberuhigte Wohnquartiere,
- ÖV-Anbindung und -Angebote,
- Car-Sharing, Transportdienste,
- ...

Diese Anforderungen lösen veränderte quantitative und strukturelle Infrastrukturanforderungen aus und sind mit veränderten (qualitativen) Betriebsanforderungen verbunden – zum Teil bei gleichzeitig reduzierten Finanzmitteln für „soziale“ Transferleistungen (vgl. auch Abbildungen 8 und 9).

Altengerechte Infrastrukturanpassung – Wohnen und Wohnumfeld

Altengerechte Infrastrukturanpassung – Wohnen und Wohnumfeld

Wohnen und Wohnumfeld

Barrierefreier Zugang zu den Wohnungen, barrierefreie Wohnungen und altengerechtes Wohnumfeld

Relevant für die selbständige Lebensführung im Alter; erhöhte baulich-technische Anforderungen

Mobilitätseingeschränkte Menschen haben erhöhte baulich-technische Anforderungen

Soziale und infrastrukturelle Einbindung des Wohnumfelds, Einbindung zu anderen außerhäuslichen Lebensbereichen

Mobilität und Verkehr

Barrierefreier Zugang zu Haltestellen (U-/S-Bahn; Straßenbahn, Bus)

Niederflurfahrzeuge mit Aufstellflächen für Rollstühle, Rollatoren

Bahn-/Haltestellenausstattung (Sitzgelegenheiten, Toiletten,...)

Anpassung Straßen (Gehwegbreiten, Querungsstellen, Schutzzeilen, Beleuchtung)

Quelle: Eberklein, Klein-Hitpaß (2012): „Investitionen, Investitionsrückstand und Investitionsbedarf in den altengerechten Umbau der kommunalen Infrastruktur“, Vortrag am 27.04.2012. (ergänzt)

K.J. Beckmann/ProStädte
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Die Städte haben Chancen und Anforderungen, Potenziale, Leistungs- und Integrationserfordernisse



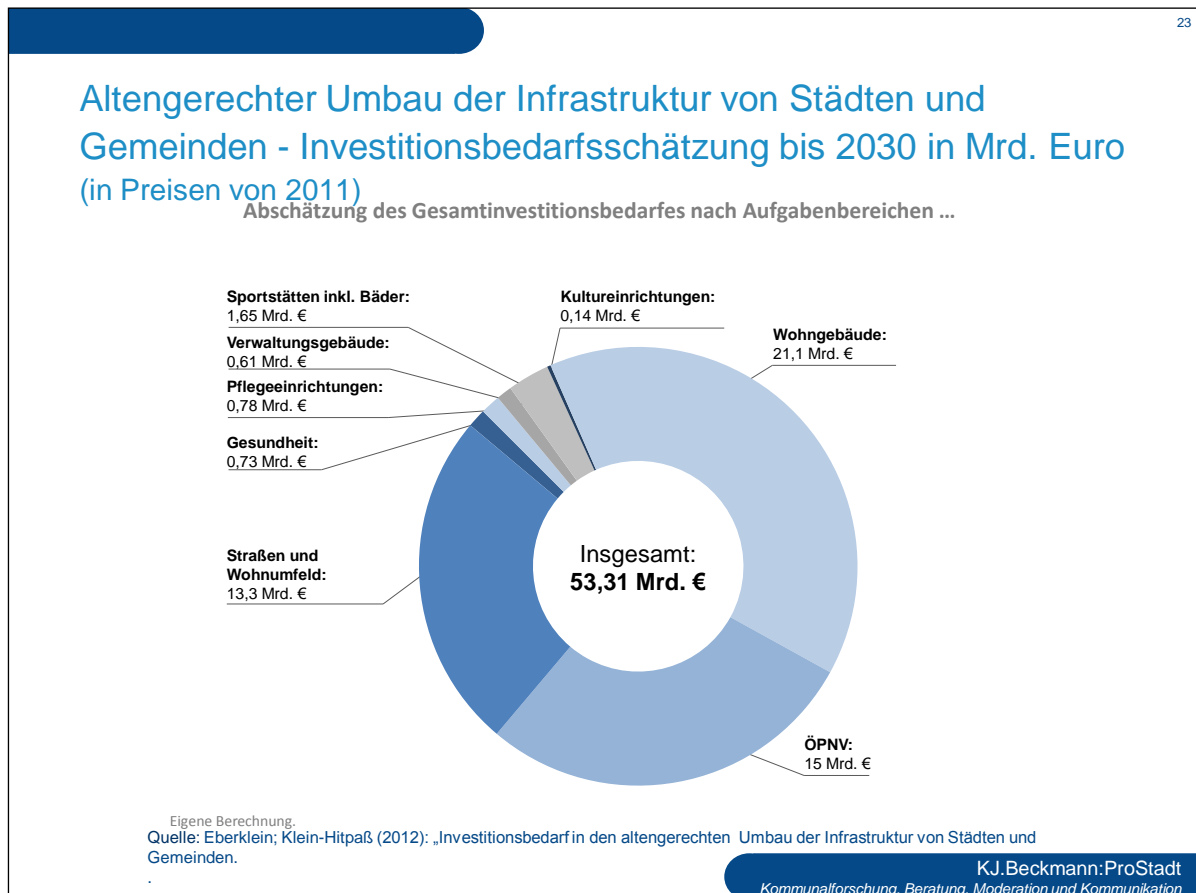
Ältere Menschen in der Stadt - Impressionen

© B. Krieger, 2004
© G.C. Beckmann, 2004

K.J. Beckmann/ProStädte
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

links: basierend auf: Eberklein; Klein-Hitpaß (2012): „Investitionen, Investitionsrückstand und Investitionsbedarf in den altengerechten Umbau der kommunalen Infrastruktur“, Vortrag am 27.04.2012. (ergänzt); rechts: eigene Darstellung

Investitionsbedarfsschätzung bis 2030 für altengerechten Umbau der Infrastruktur in Städten und Gemeinden



Quelle: Eberklein; Klein-Hitpaß (2012): „Investitionsbedarf in den altengerechten Umbau der Infrastruktur von Städten und Gemeinden.“

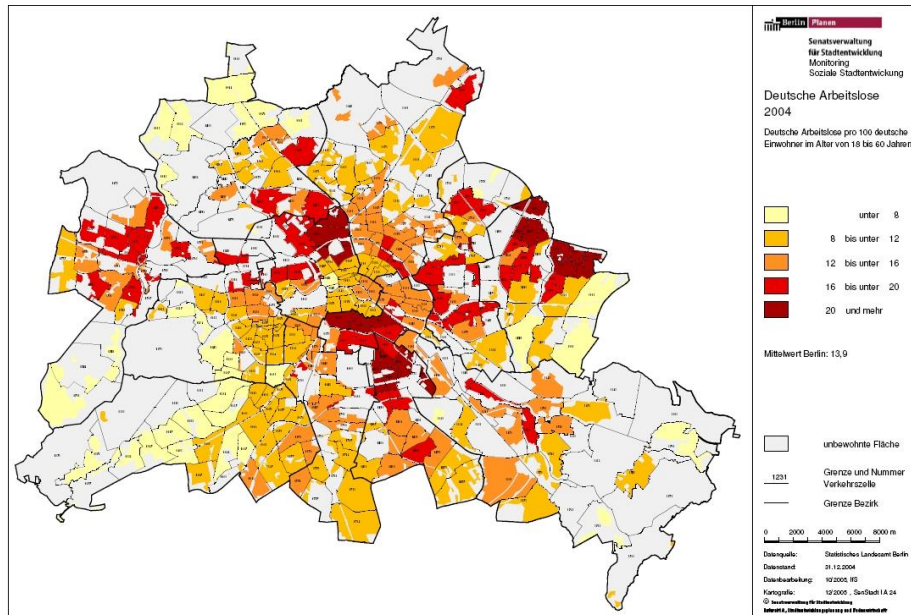
Die quantitativen und altersstrukturellen Veränderungen sind überlagert durch Veränderungen der ethnischen Mischung sowie Gefahren einer sozialen Spaltung mit (vgl. Abbildung 10)

- Zunahme des Anteils der Bevölkerung mit Migrationshintergrund,
- Räumlicher Polarisierung/Konzentration von Personen/Haushalten mit
 - Migrationshintergrund
 - Kinderreichtum
 - Hartz IV-Empfang, Kosten der Unterkunft und vergleichbaren sozialen Lagen,
- Sozialer Segmentierung
 - Bildung, Ausbildung,
 - Marktzugänge (Wohnen, ...)
 - Infrastrukturausstattung (soz. Infrastruktur, Stadtstrukturen, Parks,...)
 - soziale Kontaktfelder,
- niedriger oder sogar sinkender Teilnahme-/Teilhabechancen.

Soziale Segmentierung am Beispiel Berlin

14

Demografische Herausforderungen – Soziale Segmentierung am Beispiel Berlin



Quelle: SenStadt, 2006.

K.J.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Quelle: SenStadt (2006): Monitoring Soziale Stadt.

In der gesamten Gesellschaft ist eine Zunahme „stadtaffiner“ bzw. „innenstadtaffiner“ Bevölkerungsgruppen festzustellen

- Alleinerziehende
- (kinderlose) Doppelverdiener
- Familienhaushalte mit mehreren Erwerbstätigen
- Junge Alte
- Lebensstilgruppen, Heterogenisierung von Lebensweisen.

Die Qualitäten als Voraussetzungen aber auch die Folgewirkungen für die Städte sind vielfältig. Es ergeben sich in der Tendenz „selbstverstärkende“ Wechselwirkungen, die in der Gesamtheit eher zu einer Stärkung als zu einer Schwächung der Attraktivierungswirkungen von Städten führen. Es sind dies Merkmale wie

- neuer Status von „Wohnen in Innenstadt“,
- Image von Innenstadt als „dynamisch“, „kreativ“,
- Vorteile der Nahraumerreichbarkeit („Versorgung“),
- ausdifferenzierte Angebote der Kinderbetreuung und Schulbildung,
- ausdifferenzierte Angebote Kultur, Sport, Freizeit, Arbeit, Ausbildung,

- Chancen zu früher „selbstständiger Mobilität“ der Kinder,
- geringere Transportaufwände für Begleitmobilität („Bringen“, „Begleiten“, „Mama-Taxi“).

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden:

- Veränderte Alters- und Haushaltsstrukturen sowie Lebensweisen (Multilokalität, Lebensabschnitts-Partnerschaften,...) bedeuten veränderte Wohn(standort)bedürfnisse.
- Veränderte Alters- und Haushaltsstrukturen bedeuten veränderte Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelpräferenzen.
- Veränderte Bevölkerungszahl erfordert angepasste Mobilitätskonzepte.
- Veränderte Preis-/Kostenstrukturen von Energie und Verkehr beeinflussen (Wohn-)Standortwahlen, Aktionsräume, Verkehrsmittelwahlen und Entfernungsintensitäten von Lebensstilen.
- Renaissance der Städte und nachhaltige Mobilität stützen sich gegenseitig.

ZIELE DER STADT- UND VERKEHRSENTWICKLUNG – INTEGRIERT, NACHHALTIGKEIT, „SMART“ ODER WAS?

Die Zielsysteme der Stadt- und kommunalen Verkehrsentwicklung sind auf einer Meta-Ebene relativ unstrittig – allein die konkrete und abwägende Umsetzung macht (zum Teil große) Schwierigkeiten. Es sind dies Ziele der Nachhaltigkeit (Abbildung 11) oder konkrete Vorgaben des Weißbuchs der Europäischen Kommission KOM(2011)14 „Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ – mit folgender Auswahl von Zielen:

- Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030 und vollständiger Verzicht bis 2050 (1),
- CO₂-freie Stadtlogistik in städtischen Zentren bis 2030 (1),
- Anbindung aller Flughäfen an das Schienennetz (2050) (6),
- Verkehrssicherheit: Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf Null bis 2050 (Halbierung bis 2020) (9),
- Prinzip der Kostentragung durch Nutzer und Verursacher (10).

Nachhaltigkeit – Leitprinzip der Stadt-, Regional-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

32

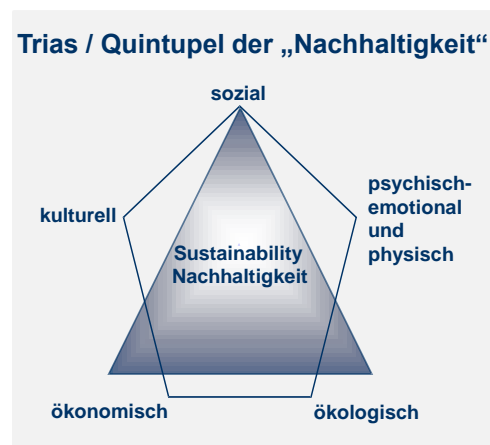
Nachhaltigkeit – Notwendiges Leitprinzip der Stadt-, Regional-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Nachhaltigkeit mit

- ▲ ökonomischer Stabilität und Entwicklung
- ▲ sozialer Gerechtigkeit und sozialer Verantwortung
- ▲ ökologischer Verantwortung und Effizienz

unter Beachtung

- ▲ der physischen und psychisch-emotionalen Befindlichkeiten der Menschen
- ▲ der Erhaltung und Weiterentwicklung des kulturellen Erbes
- ▲ der Anforderungen zukünftiger Generationen



© K. J. Beckmann

K.J.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

eigene Darstellung

Das Memorandum „Städtische Energien – Urban Energies“ (2012) definiert als Weiterentwicklung der Leipzig-Charta von 2007 vier große Aufgabenfelder der Stadtentwicklung:

- den behutsamem ökologischen Umbau von Gebäuden und Quartieren,
- die technologische Erneuerung der stadttechnischen Infrastrukturen,
- die Entwicklung einer neuen Mobilität und
- die gesellschaftliche Integration

und konkretisiert diese Felder hinsichtlich Inhalten, Spezifika, Handlungsansätzen, Prozessen und Beteiligten (Abbildung 12).

Schlüsselaufgaben und Bündnisse für eine nachhaltige Stadt (Auswahl)

| | |
|---|---|
| <p>Memorandum Städtische Energien - Urban Energies (2012) Schlüsselaufgaben nachhaltiger Stadtentwicklung</p> <p>(19) Eine Voraussetzung guten Bauens, angemessener stadtechnischer Infrastrukturen und neuer Mobilitätsformen sind neue Bau- und Betriebsprinzipien („smart infrastructures“). Wasserversorgung und Entwässerung, Energie- und Wärmeversorgung, Verkehr und Mobilität sollten schrittweise zu dezentral organisierten und verantworteten, aber gleichzeitig vernetzten Systemen umgestaltet werden. ... Dezentrale Organisation der Versorgungsinfrastruktur und regionale Verantwortung gehören dabei zusammen.</p>   <p><small>Wissenschaftlicher Beirat Bachmann, Bödenich, Hegger, Löffel, Dabisp, 04/2012</small></p> | <p>Memorandum Städtische Energien - Urban Energies (2012) III Bündnis für eine nachhaltige Stadt: Städtische Energien</p> <p>(27) Bürgerinnen und Bürger engagieren sich immer stärker für ihre Städte und helfen somit, die notwendigen Maßnahmen auf eine breite gesellschaftliche Basis zu stellen. Dazu sind geeignete Formen der Mitsprache, der Mitentscheidung, der Beteiligung und der Mitgestaltung weiter zu entwickeln. Dies sollte von gesellschaftlicher Verantwortung und von Verhaltensänderungen begleitet werden.</p>   <p><small>Wissenschaftlicher Beirat Bachmann, Bödenich, Hegger, Löffel, Dabisp, 04/2012</small></p> |
|---|---|

Quelle: BMVBS (2012): Memorandum „STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“.

Dabei gewinnen Handlungsansätze für eine „smart city“ einen steigenden Stellenwert. „Smart City“ ist die Vision der Weiterentwicklung von Städten auf Basis von Informationsbereitstellung, Steuerung und Vernetzung von Infrastrukturbereichen – sowohl intrasektoral als auch intersektoral. Diese bedeuten eine Transformation von Städten zu Städten mit

- ... dezentralen/semizentralen Infrastrukturen (Wasserversorgung, Entwässerung, Energieversorgung, Wärmeversorgung, Verkehr, soziale und erwerbswirtschaftliche Infrastrukturen,...),
- ... dezentralen/semizentralen Verantwortungen, Organisationsstrukturen, Beteiligungsformen, Entscheidungsprozessen,
- ... informationsgestützter Vernetzung (Zustandsdetektion, Steuerung, Controlling,...),
- ... Neuorganisation der Vermittlungsleistungen aus Markt, Transfer und Gegenseitigkeit,
- ... smart economy, smart society, smart grid, smart mobility.

Die Entwicklungsdynamik Europäischer Metropolen zeigt die Tabelle 1 am Beispiel der Städte Wien und Berlin. Dabei werden aber auch die Spezifika – beispielsweise die relative Stagnation der Bevölkerungsentwicklung in Berlin zwischen 1990 und 2010 wegen der wirtschafts- und arbeitsmarktstrukturell bedingten Abwanderungen nach der Wiedervereinigung – insbesondere aus Ost-Berlin – sowie der ersten Suburbanisierungswelle ins Umland deutlich.

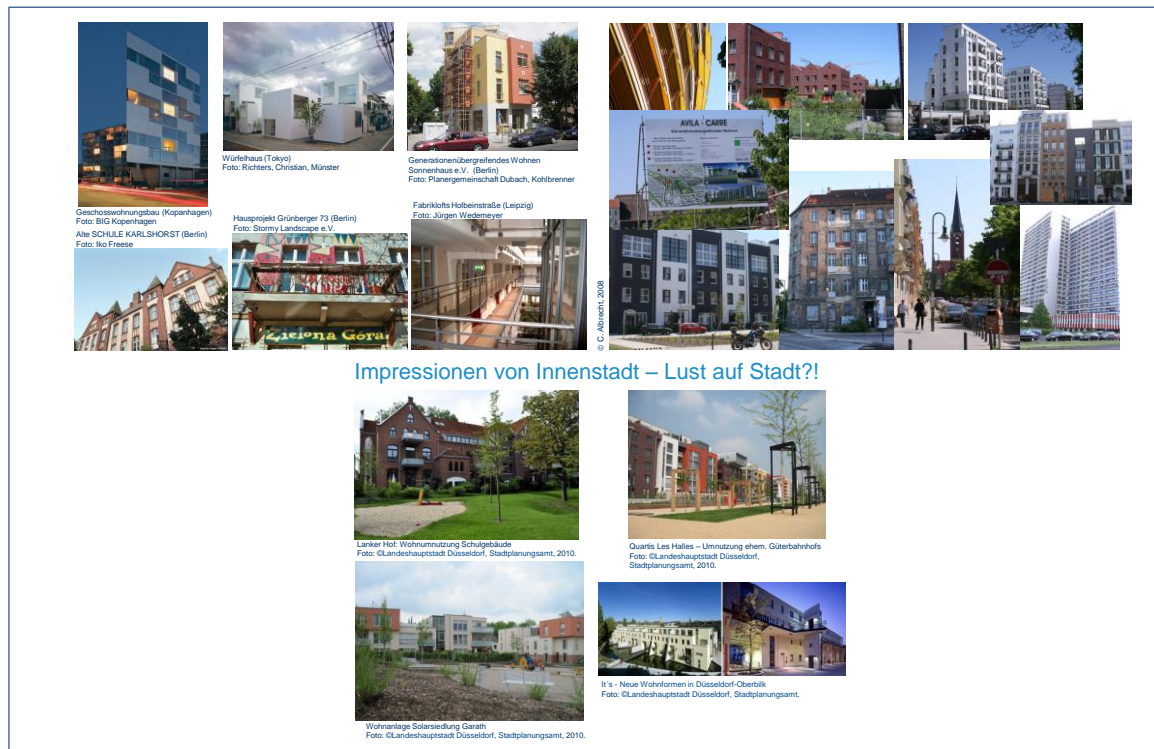
Vergleichsdaten Wien und Berlin (eigene Darstellung)

| | Berlin | Wien |
|------------------------------|--|---|
| Einwohnerentwicklung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.415.091 Ew absolut (Stand 10/2013) ▪ Zeitraum 1990 bis 2010 ▪ Prognose 2030 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.741.246 Ew absolut (Stand 01/2013) ▪ + 163.007 Ew (1991-2011) ▪ +146.155 Ew (2013-2030) |
| Wohnungen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnungsbestand nach IBB (2011): 1.894.132 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ bewohnte Wohnungen (2011): 853.209 |
| Sozialstruktur | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 54,4% 1-Personen-HH (2012) ▪ Ausländeranteil: 13,5% ▪ Migrationshintergrund: 25,7% (Stand 12/2010) ▪ Arbeitslosigkeit (03/2014): 11,7% | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 46,2% 1-Personen-HH 28,9 % 2-Personen-HH (Stand 2011) ▪ Ausländeranteil: 31,4% ▪ Migrationshintergrund: 34,6% (Stand 01/2013) ▪ Arbeitslosenquote (02/2014): 12% |
| Mobilität und Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal-Split: 1998 (Gesamtverkehr): 27% ÖV // 10% Rad // 25% Fuß // 38% MIV 2008 (Gesamtverkehr): 26% ÖV // 13% Rad // 29% Fuß // 32 % MIV Ziel 2025: 29% ÖPNV // 18% Rad // 28% Fuß // 25% MIV ▪ Motorisierungsgrad (2009): Pkw-Dichte je 1.000 EW: 316,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal-Split: 2003 (Binnenverkehr): 33% ÖV // 4% Rad // 27% Fuß // 9% Pkw-Mitfahrer // 26% Pkw-Fahrer // 1 % Motorrad 2012(Binnenverkehr): 39% ÖV // 6% Rad // 28% Fuß // 8% Pkw-Mitfahrer // 19% Pkw-Fahrer Ziel 2020: 40% ÖV // 8% Rad // 27% Fuß // 25% MIV ▪ Motorisierungsgrad (2009): Pkw-Dichte je 1.000 EW: 390,8 |

WOHNUNGSBAU – BESTÄNDE, BEDARFE, BEDARFSDECKUNG

Grundlage sind neue Wohnformen und Wohnungsangebote wie „generationenübergreifendes Wohnen/Mehrgenerationen-Wohnen“, Wohn- und Baugruppen, Stadthäuser, Lofts u.a. (Abbildung 13).

Impressionen zur Diversifizierung von Wohnformen



eigene Zusammenstellung, Fotos: siehe Beschriftung

In Berlin wird im Jahr 2013 von einem Bevölkerungszuwachs bis 2030 zwischen 92.000 und 404.000 Personen (mittlere Variante bis 2025 239.000 Personen, d.h. ein Neubaubedarf von 137.000 Wohnungen insgesamt oder jährlich ca. 10.000 Wohneinheiten) ausgegangen. Dabei ist der Wohnungsbau seit einem Maximum von ca. 53.000 fertiggestellten Wohnungen im Jahr 2010 zurückgegangen auf deutlich unter 5.000 in den Jahren 2002 bis 2012, davon 30% in Ein- und Zweifamilienhäusern – bei gleichzeitig dramatischem Rückgang der Anzahl der belegungsgebundenen Wohnungen von knapp 400.000 (Jahr 2001) auf 270.000 (Jahr 2012) und 150.000 (Prognose für 2021). Das Angebot an landeseigenen Wohnungen und Genossenschaftswohnungen variiert zwischen den Bezirken deutlich. Die Flächenpotenziale für Wohnungsneubau sind im Grundsatz ausreichend: 101.000 Wohneinheiten (WE) auf größeren Flächen (>1ha), 6.000 WE in Baulücken, 13.800 WE in der „Inneren Stadt“ sowie 100.000 Wohneinheiten auf Flächen der Nachverdichtung in der „Äußeren Stadt“. Die Schwierigkeiten der Umsetzung zeigen zwei Bürgerentscheide jüngster Zeit (Flughafen Tempelhof, Kleingartenanlage Oeyenhauser Straße in Wilmersdorf), wo Bebauungen von der Mehrheit der Bürger grundsätzlich abgelehnt wurden.

Von der Senatsverwaltung Berlin werden Neubauf Flächen vor allem unter Kriterien wie

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Stadt der kurzen Wege
- Vorrang integrierter Lagen
- Nachfrageorientierung
- Flächeneffizienz sowie
- Erhaltung und Entwicklung der Vielfalt der Angebote für alle Bewohner- und Nutzergruppen.

Dabei gibt es Potenziale für große Wohnungsneubaustandorte vor allem in Ostberlin sowie in Umstrukturierungsgebieten der westlichen Stadtteile. Abbildung 14 zeigt prioritäre Aufgaben der Wohnungsversorgung und eine grobe Kategorisierung der Prioritäten zur Wohnraumschaffung. Mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften wird gleichzeitig ein Bündnis für „bezahlbare“ Mieten angestrebt.

Prioritäre Aufgaben der Wohnraumschaffung und -sicherung

| Prioritäre Aufgaben | Wirksamkeit |
|--|-------------|
| ■ Flächenaktivierung | ++ |
| ■ Strategisches Flächenmanagement | + |
| ■ Neue Liegenschaftspolitik (Abkehr vom „Höchstangebot als Vergabekriterium“, Konzeptorientierung) | - |
| ■ Wohnbauflächen-Informationssystem | + |
| ■ Wohnungsbauleitstelle | + |
| ■ Wohnungsbauförderprogramme | -- |
| ■ Landeseigene Wohnungsbaugesellschaften und Wohnungsbestände, Belegungsbindungen | o |
| ■ Mietpreisdämpfung (Kappungsgrenzen) | - |
| ■ Verhinderung der Zweckentfremdung von Wohnraum | o |
| ■ Forum Wohnen | + |
| ■ Baukultur und Wettbewerbe zur Qualitätssicherung | + |
| ■ Soziale und funktionale Mischung | o |
| ■ Urbane Integration von Neubauprojekten | + |

basierend auf: Ephraim Gothem 18.10.2013: Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 (StEP Wohnen), Folie 27. eigene Erweiterung.

KJ.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

eigene Darstellung auf Grundlage: Ephraim Gothe 18.10.2013: Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 (StEP Wohnen), Folie 27. eigene Erweiterung.

Zunehmend gewinnen Instrumente der Wohnraumsicherung an Bedeutung wie

- Erhaltungsverordnungen
- Schutz vor Umwandlung

- Mietpreisregelungen (Kappungsgrenzen für bestehende Wohnungen – insbesondere nach der Modernisierung – aber auch für Neubauwohnungen).

Handlungsschwerpunkte sind vielfältig, unverzichtbar „integriert“, aber häufig auch nur teilwirksam sowie langfristig wirksam:

- Wohnungspolitik für Familien, Alte, neue Nachfragesegmente (Angebote, Qualifizierung der Bestände, Bezahlbarkeit),
- Unterstützung der „social responsibility“ der Wohnungswirtschaft (Dienste, Services, Betreuung),
- Vermeidung/Dämpfung von Gentrifizierung („Mietpreisbremse“),
- Baulandpolitik für Familien, neue Nachfragesegmente (z.B. Baugruppen/Baugemeinschaften),
- Wohnumfeldpolitik, Qualifizierung des Wohnumfelds,
- Stärkung von Image, emotionalen Bezügen und Identität („Urbanität“, „Genius loci“),
- Kommunale Toleranz und Kommunales Konfliktmanagement.

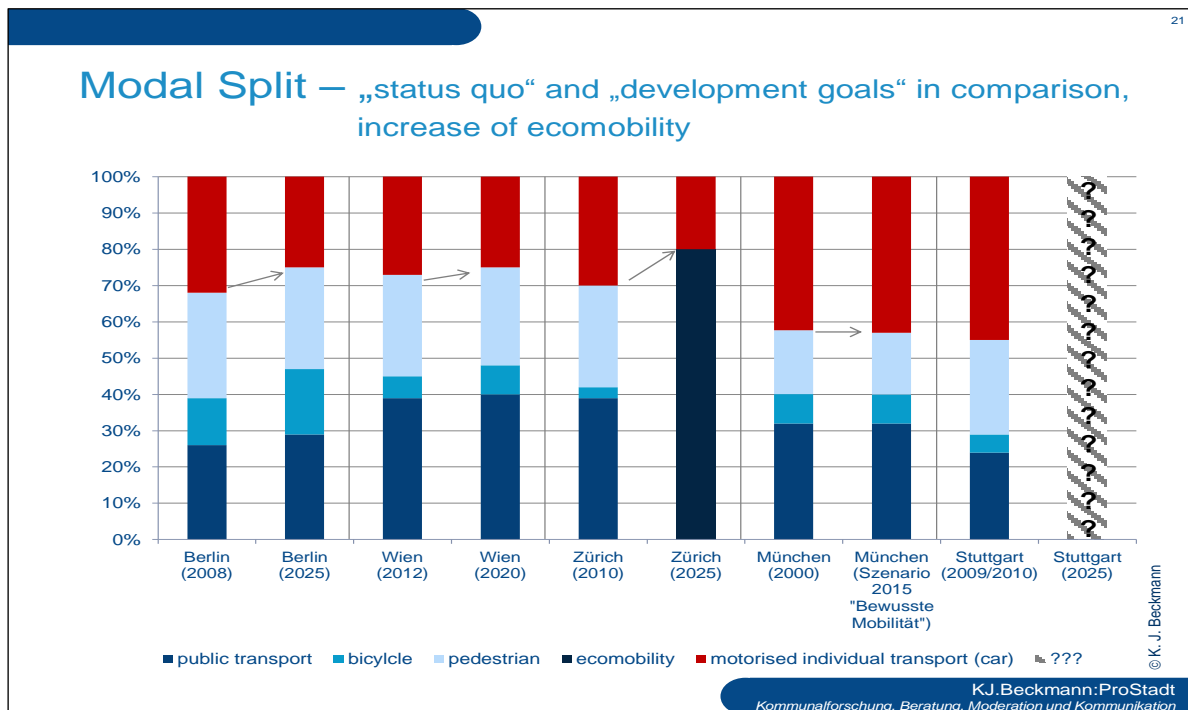
VERÄNDERUNGSTENDENZEN DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Metropolen – vor allem mit dynamischen Wachstumstendenzen – sehen sich mit Problemen konfrontiert, dass

- Flächenengpässe für Siedlung wie aber auch für „größere“ Infrastrukturanlagen, z.B. auch des Verkehrs bestehen,
- Verkehrsinfrastrukturen des Straßenverkehrs, aber auch der Logistik und des Güter-/Wirtschaftsverkehrs zumeist kaum noch Kapazitätsreserven haben.

Die Vergleiche für die Städte Wien, Berlin, Zürich, Stuttgart zeigen die Handlungserfordernisse, die unterschiedlichen Ausgangslagen und die unterschiedlichen Entwicklungsziele (Tabelle 1; Abbildung 15).

Modal Split: „Status Quo“ und Entwicklungsziele im Vergleich



eigene Darstellung.

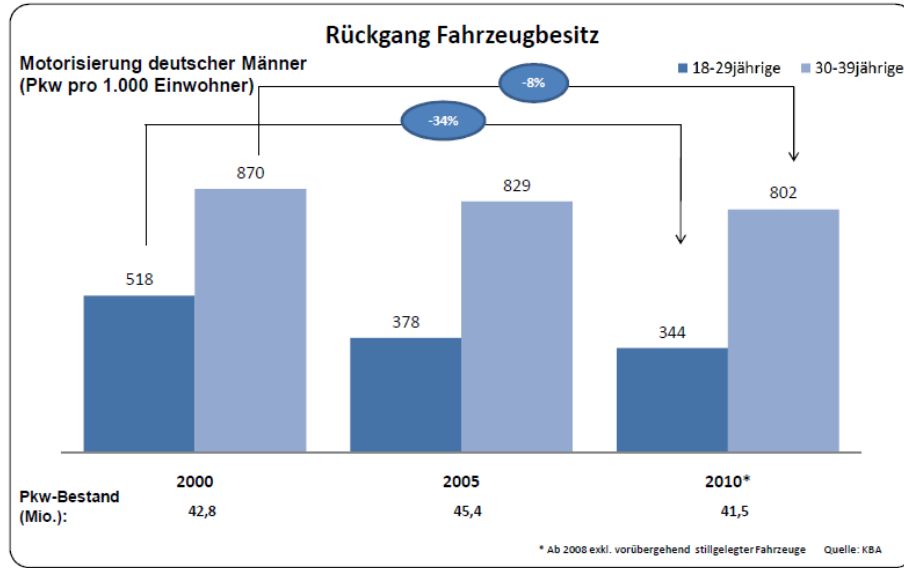
Insofern bestehen Hoffnungen auf – wie auch Chancen durch – verändertes Verkehrsverhalten in Städten. Veränderungen der „Mobilitätskulturen“ können beispielsweise liegen in:

- abnehmender Bedeutung von „Autos“ als Statussymbole,
- Fahrzeugbesitz nach vorrangigem Einsatzbereich (Stadtfahrzeug, Fernverkehrsfahrzeug (evtl. auf Leihbasis)),
- Fahrzeugnutzung statt Fahrzeugbesitz (Leihfahrzeuge, Car-Sharing-Fahrzeuge, Call-a-E-car, Call-a-E-bike),
- differenzierte Verkehrsmittelnutzung, Kooperation mit ÖPNV und NMIV (Intermodalität, Multimodalität),
- nachhaltige, energieeffiziente und C-arme Mobilität,
- Einbindung in Mobilitätsmanagement (Wohnstandortberatung, Neubürgerpakete, Kooperation mit Wohnungswirtschaft, Betriebe).

Je stärker die Städte in die Regionen gewachsen sind (Suburbanisierung) und dort sich nicht ausschließlich bzw. schwerpunktmäßig an leistungsfähigen Achsen des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, BusRapid-Transit-Achsen) orientiert haben, ergeben sich aber vor allem auch Verkehrsprobleme durch Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufspendler. Chancen bestehen in der sinkenden Motorisierungsrate junger Männer (Abbildung 16). Empirische Studien zeigen beispielsweise, dass junge Männer als Pkw-Besitzer weniger täglich Auto fahren (1999: 65%, 2008: 47%) und häufiger, mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV fahren (1999: 33%, 2008: 40%)

Sinkende Motorisierungsrate junger Männer

Motorisierungsrate bei jungen Männern sinkt



Quelle: KBA, Bratzel 2011

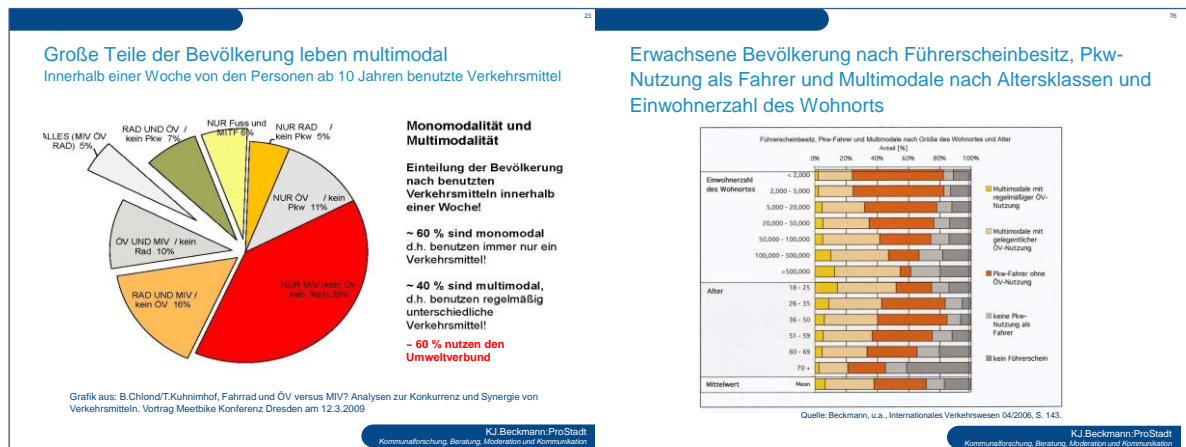
- ➔ **Tendenz** ➔ sinkender Pkw-Besitz
- ➔ Chancen NMIV, Chancen ÖV
- ➔ Wertewandel
- ➔ ökonomische Rahmenbedingungen

KJ.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Quelle: KBA, Bratzel (2011); eigene Erweiterung

Insgesamt lebt insbesondere in Großstädten ein erheblicher Teil der Menschen multimodal, d.h. unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (40%) und unter Nutzung des Umweltverbundes (60%) (Abbildung 17).

Zunahme multimodalen Verkehrsverhaltens in Großstädten und bei jungen Erwachsenen

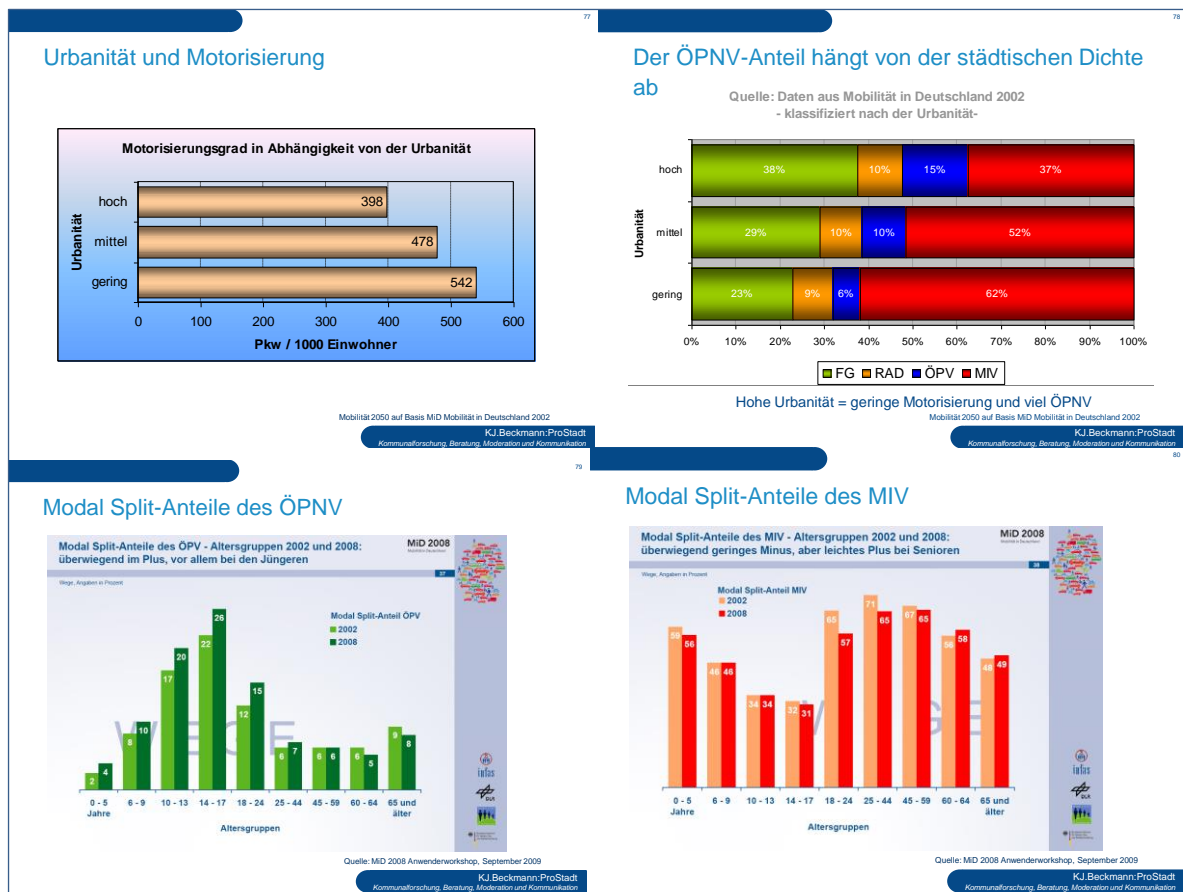


links: B.Chlond/T.Kuhnimhof, Fahrrad und ÖV versus MIV? Analysen zur Konkurrenz und Synergie von Verkehrsmitteln. Vortrag Meetbike Konferenz Dresden am 12.3.2009; rechts: Quelle: : Beckmann, u.a., Internationales Verkehrswesen 04/2006, S. 143

Damit ergeben sich in Metropolregionen, d.h. bei hoher Urbanisierung (Abbildung 18)

- relativ geringe Motorisierungsgrade (Berlin beispielsweise 324 Pkw pro 1.000 Einwohner),
- relativ hohe Nutzungsanteile des Umweltverbundes,
- tendenziell steigende Anteile der ÖPNV-Nutzung bei jüngeren Erwachsenen (18-24 Jahre, 25-44 Jahre), mit sinkenden Anteilen der Autonutzung.

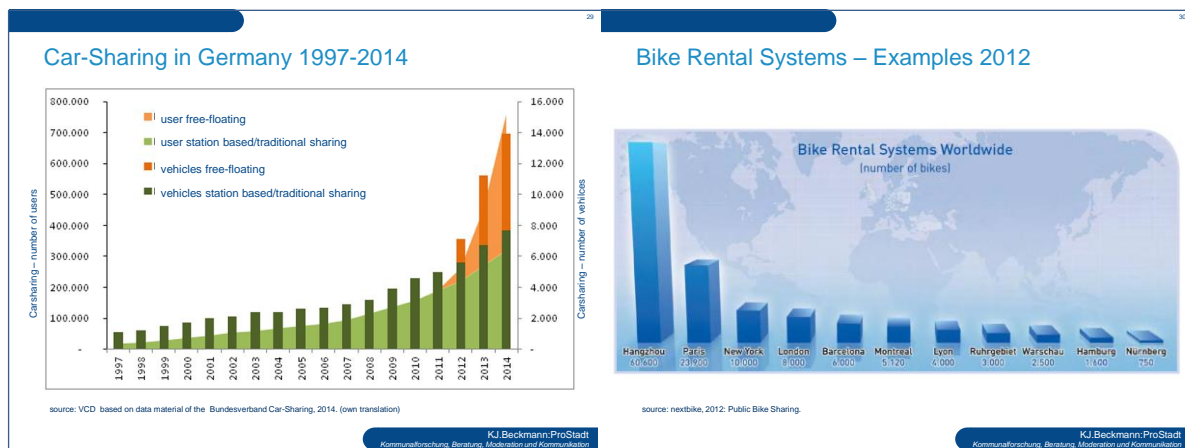
Veränderungstendenzen Verkehrsmittelwahl



obere Reihe: Quelle: Bracher, Oeltze u.a. (2007): Mobilität 2050.; untere Reihe: Quelle: MiD 2008 Anwenderworkshop, September 2009

Mit neuen Angebotsformen – beispielsweise einem stationsgebundenen und stationsungebundenen Car- und Bike-Sharing oder der elektrisch unterstützten „Muskelverkehrsmittel“ (Pedelec) – ergeben sich erweiterte Mobilitätsoptionen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer und damit Gestaltungsoptionen für die Städte und Gemeinden (Abbildung 19).

Entwicklung des (stationsbasierten) Car-Sharing in Deutschland; Bike-Sharing im weltweiten Vergleich



Darstellung links: Bundesverband Car-Sharing (2014): Jahresbericht 2012/2013. eigene Übersetzung.; Darstellung rechts: nextbike (2012): Public Bike Sharing

Nachhaltiger Stadt- und Regionsverkehr ist durch innovative Merkmale und Handlungsmöglichkeiten geprägt:

- „Erreichbarkeit wichtiger als Geschwindigkeit“ (kompakte Siedlungsstruktur, Mischung, polyzentrische Stadtstruktur),
- Erweiterung des Wahl-Set der Mobilitätsoptionen und Informationen („Apps“),
- Neue Prinzipien der Stadt-/Regions-/Ballungsraummobilität
 - „Benutzen“ statt/und „Besitzen“ (Sharing-Konzepte)
 - Unterscheidung Stadt-/Ballungsraum-Pkw und Fern-Pkw
 - Erweiterung intermodaler Angebote; Förderung Multimodalität ,
- gedämpfter Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz in „Motorisierungsjahrgängen“,
- Einsatz Elektro-Fahrräder zur Erweiterung der Einsatzbereiche von Fahrrädern (Entfernung, Topographie),
- Einsatz von Elektrofahrzeugen (batterie-elektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, ...), aber nicht 1:1-Ersatz verbrennungsmotorischer Fahrzeuge,
- Einsatz effizienzgesteigerter verbrennungsmotorisierter Fahrzeuge,
- Elektro-Fahrzeuge auch im Liefer-/Verteilerverkehr,

Förderung neuer „Mobilitätskultur“ (Standortberatung, Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement).

HANDLUNGSANSÄTZE VERKEHR/MOBILITÄT

Insgesamt stellen die veränderten Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung fördernde Bedingungen für ein zukunftsfähiges Verkehrsverhalten in den Städten/Metropolen dar. Es sind dies

- Renaissance der Städte,
- Nahraummobilität (Fuß- und Fahrradverkehr),
- Differenzierung der Fahrzeugangebote („Stadtauto“, „Fernreiseauto“; Fahrrad, Pedelec, E-Bike),
- Fahrzeugbenutzung statt Fahrzeugbesitz (Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Car2go, Call-a-(E)Bike),
- Multimodalität,
- Intermodalität,
- Flexibilität der Nutzbarkeit (integrierte Dienste, Whats App, Flatrates).

Es eröffnen sich somit Optionen für eine postfossile Mobilität und die Herausbildung einer neuen – nachhaltigen, energieeffizienten, klimaschonenden – „städtischen Mobilitätskultur“. Dies drückt sich beispielsweise im Verkehrskonzept Zürich „Stadtverkehr 2025“ aus in

- einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes von 70% auf 80% der täglichen Wege der Züricher Bevölkerung,
- einem Verzicht auf Kapazitätserhöhungen im MIV-Netz,
- einer Steigerung der Qualität öffentlicher Räume und
- einem verstärkten Schutz der Bevölkerung gegenüber verkehrsbedingten Immissionen

Die Ziele und Prinzipien sind durch einen Bürgerentscheid in der Gemeindeordnung von Zürich fixiert worden (Abbildung 20).

Gemeindeordnung Zürich (Auszüge)

31

Gemeindeordnung Zürich (Art. 2^{quinqüies} und Art. 124)

- **¹Die Stadt Zürich trifft Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.**
- **²Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den ÖV, Fuß- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.**
- **³Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.**
- **Der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2^{quinqüies} (neu) um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.**

K.J.Beckmann:ProStadt
 Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

(eigene Darstellung)

Der Aktionsplan besteht aus verschiedenen koordinierten Elementen – unter anderem:

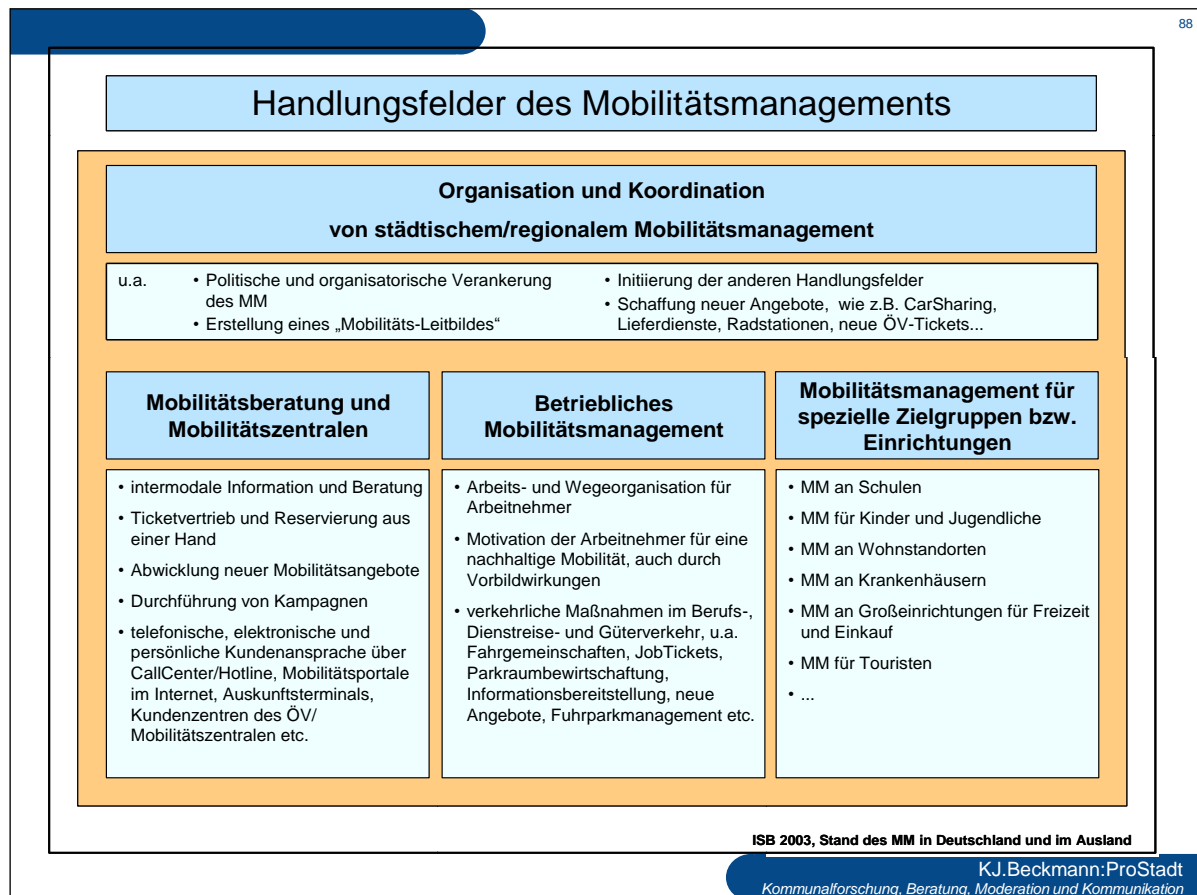
- dem Plan der Netzentwicklung und des Ausbaus des Trolley-Busses der Verkehrsbetriebe Zürich,
- Materplan Velo,
- Konzept Parkraumbewirtschaftung,
- Konzept Mobilitätsberater,
- Maßnahmen zur Straßenlärmsanierung.

Die Handlungsansätze zur Ausgestaltung innovativer Verkehrslösungen sind vielfältig und können/müssen ortsspezifisch eingesetzt werden:

- Stärkung der Nahraummobilität (z.B. Straßenumgestaltung, Shared Space),
- Leihfahrräder mit
 - Elektro-Hilfsmotor (Pedelec, E-Bike)
 - Standortflexibilität und elektronischer Standortidentifikation und Vorbuchung (Call a Bike),
- Velo-Parken
 - an ÖV-Haltestellen
 - in Stadt,
- Elektro-Fahrzeuge (ÖV, Auto, Fahrrad),
- integrierte Mobilitätskarten (Leihfahrzeuge, ÖV-Karte, Parkgebühren),
- Intelligente Bezahlssysteme,
- Informationsketten („begleitend“, „vorbereitend“),
- Parkraummanagement,
- Leihfahrzeuge, Car-Sharing (car2go, car2gether, Flinkster, Stadtmobil,...).

Dabei ist eine umfassende Einbindung in ein Mobilitätsmanagement (Abbildung 21) und in eine parallele Ausgestaltung von Informations-Kommunikations-Netzen (Abbildung 22) unverzichtbar.

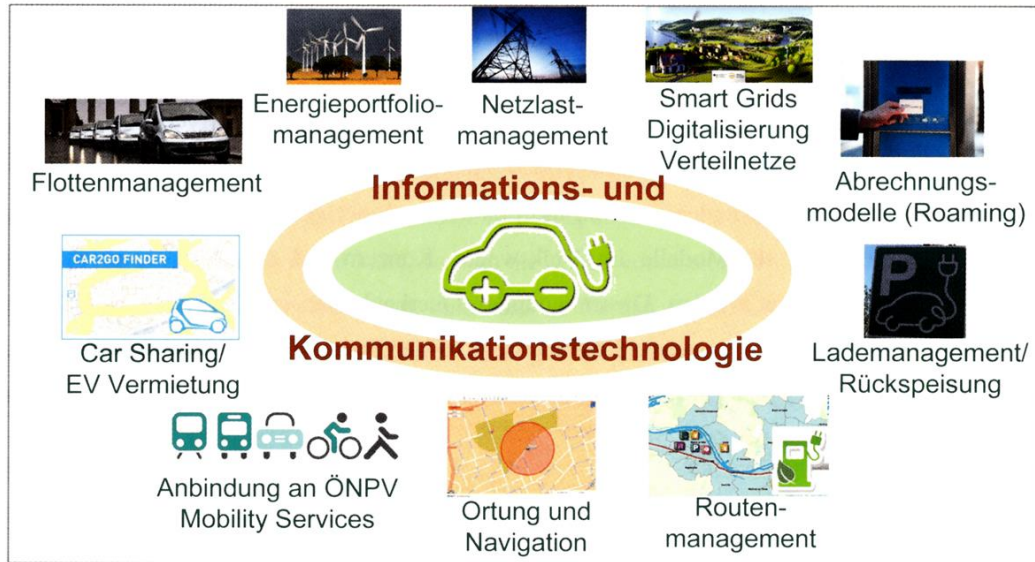
Integration in Mobilitätsmanagement, Handlungsfeld



Quelle: ISB (2003): Stand des Mobilitätsmanagements in Deutschland und im Ausland

Digitale Infrastruktur als verbindendes und steuerndes Element

Digitale Infrastruktur für E-Mobilität als nachhaltiges Differenzierungsmerkmal



Abbildungsquelle: Wilhelm Kistner, 2011: „Elektromobilität novelliert den Vertrieb im Automobilmarkt“, S. 48.

KJ.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Abbildungsquelle: Wilhelm Kistner, 2011: „Elektromobilität novelliert den Vertrieb im Automobilmarkt“, S. 48.

Eine besondere Bedeutung haben „Flat-Rate-Angebote“ im Mobilitätsbereich durch Verknüpfung von Monats-/Jahres-Abonnements des ÖPNV, verknüpft mit Car-Sharing-Angeboten sowie Bike-Sharing Angeboten (Abbildungen 23 und 24) , die eine multimodale Nutzung der Angebote durch integrierte Information, integrierte Abrechnung wie auch spontane Zugangsmöglichkeiten ermöglichen.

Integrierte Mobilitätsangebote

„Mobil in Düsseldorf“

Quelle: www.car2go.com

Quelle: <http://www.steig-ein.de>

Beispiel Berlin: kommunale Aktivitäten zwischen traditionellen und innovativen Ansätzen – Mobilitätskarte BerlinelektroMobil

Fotos: C. Albrecht / J. Thiemann-Linden

KJ.Beckmann:ProStadt
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Abbildungsquellen links: www.car2go.com, <http://www.steig-ein.de>, Flyer: Rheinbahn,2012.; Abbildungen rechts: Fotos: C. Albrecht / J. Thiemann-Linden, Flyer: www.bemobility.de

Bausteine innovativer Mobilitätsangebote

INTEGRATION FAHRRAD - ÖPNV

VERTRIEB
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen

NETZ
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen

ORGANISATION / VERTRÄGE
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen

FINANZIERUNG
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen
 - Leihstationen

Bicing Barcelona

Seit 2007
 - 6000 Räder
 - 400 Stationen
 > 180.000 registrierte Benutzer (2008)
 > 13,5 Mio. Fahrten (2008)

> Finanzierung durch kommunale Parkraumbewirtschaftung „Area Verde“ (5,5 Mio € p.a.)
 > Betreiber Clear Channel
 > Jahreskarte 30 Euro
 > erste halbe Std. frei
 > weitere halbe Std. 50 Cent

Quelle: Bracher, „Leihräder als globaler Trend? Valusion in Paris? Modellversuch in Deutschland“, 2010.

Pedelects

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

Car2Go

car2go
 Geschäftsgebiet

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

„Shared Space“ – Beispiel Chambéry: viele Mischverkehrsflächen seit 20 Jahren

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

verschiedene Quellen

FAZIT

Ein zukunftsfähiger Stadtverkehr setzt eine Erweiterung der Mobilitätsoptionen voraus, die zunehmend auch mit Handlungsansätzen der Wohnraumversorgung verbunden sein müssen:

- Erhaltung, Aufwertung und Erweiterung der Nahraumausstattung mit Nutzungsoptionen (Arbeit, Ausbildung, soziale Infrastruktur, Versorgung, Dienstleistung, Freizeit, Erholung,...),
- Stärkung der Nahraum-Verkehrsmittel Fußverkehr und Fahrradverkehr,
- Erweiterung der Ausdehnungs- und Nutzungsbereiche für Zweiräder durch Elektro-Fahrräder (Pedelects, E-Bikes, Segways): Erreichbarkeit, physische Belastung, Zuladung,
- Car-Sharing, Mietfahrzeuge („Benutzen statt Besitzen“),

- öffentliche Fahrräder, öffentliche Pedelecs, öffentliche Personenkraftwagen.

Dabei gewinnen integrierte Dienste für die Bevölkerung – insbesondere auch für ältere Menschen – eine hohe Bedeutung, um diesen langfristig ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Die Dienste beziehen sich unter anderem auf

- Betrieb der Wohnung,
- Gebäudereinigung,
- Energie-/Wärmeversorgung,
- IKT-Dienstleistungen,
- Haushaltsführung und Versorgung,
- Lieferdienste und vor allem,
- Mobilitätsdienstleistungen (Transportdienste, Bike- und Car-Sharing, Mitnahmeangebote,...).

Dies steht vor allem auch unter dem Ziel einer CO₂-Reduktion beim Wohnen und im Verkehr. Dabei müssen integrierte Berücksichtigung finden:

- Effizienzsteigerung (Besser!) von Fahrzeugen, Fahrverhalten, Gebäudedämmung, Heizung, dezentrale Wärme- und Energieversorgung,
- Verbesserung von Konsistenz (Anders!) durch regenerative Energieerzeugung, veränderte Verkehrsmittelwahl, Nutzung des Umweltverbunds,
- Anspruchsreduktion/Suffizienz (Weniger!) durch Verkehrseinsparungen.

Das Mobilitätsverhalten und der Verkehr in Städten werden in Zukunft – bei konsequenter Verfolgung der Handlungsprinzipien und zielgenauem Einsatz der Handlungsoptionen – geprägt sein durch:

- Optionsreiche Stadtmobilität („Wahlmöglichkeiten“),
- „Benutzen statt Besitzen“ (Sharing-Economy),
- umfassende vorbereitende und begleitende Informationen mit hohem Aktualitätsgehalt,
- Erweiterung der Dienste-Apps, vermehrter Einsatz von Dienste-Brokern,
- Intermodalität,
- Modalität.

Diese „Zukunft“ im Bereich Wohnen wie auch im Bereich Mobilität/Verkehr kann allerdings nur bei „guter“ und beteiligungsorientierter Prozessgestaltung gelingen hinsichtlich

- Diskurs („informieren“, „diskutieren“, „mitentscheiden“, „Beteiligung an der Umsetzung“)
- Beteiligungskultur
- Mitwirkungskultur
- Überzeugungskraft von
 - Zukunftsthemen
 - Reformbereitschaft

- Strategieorientierung
- Verlässlichkeit
- Umsetzungsorientierung und
- Durchsetzungswillen/Durchsetzungskraft
- Aktivierung von Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

CHRISTIAN PICHLER: WOHNEN UND VERKEHR – RAHMENBEDINGUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

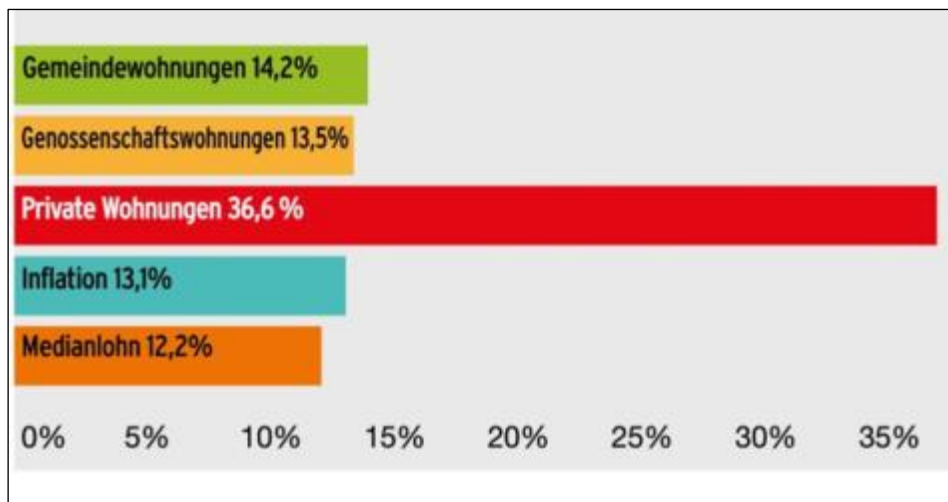


Christian Pichler ist Mitarbeiter der Abteilung Kommunalpolitik der AK-Wien und Experte für Raumplanung

Zur wichtigsten Komponente des Bevölkerungswachstums in Wien hat sich seit der Jahrtausendwende ein starker Anstieg der Wanderungsbilanz mit dem Ausland herausgebildet. Kombiniert mit einem nach wie vor intakten Trend zu Einpersonenhaushalten, wenngleich auch in Wien in etwas abgeschwächter Form, und fortschreitender Individualisierung, sind die Herausforderungen denen sich Wien stellen muss klar: Wien muss wachsen, muss mit der Vorsorge von neuen Wohnungen, neuen Arbeitsplätzen, neuer sozialer und technischer Infrastruktur auf die steigende Nachfrage reagieren.

Spürbar ist diese dynamische Bevölkerungsentwicklung im zunehmenden Maße auch am Wohnungsmarkt. Eine schwierigere Wohnungssuche und gestiegene Wohnungspreise, insbesondere im privaten Wohnungsangebot, sind ein deutliches Indiz. So sind die privaten Mieten von 2005 bis 2012 mehr als doppelt so stark gestiegen wie Einkommen und Inflation.

Mietpreisentwicklung 2005-2011



Quelle: AK, eigene Berechnungen

Es liegt die Vermutung nahe, dass seit ungefähr diesem Zeitpunkt ein Nachfrageüberhang besteht, dh die Bauleistung nicht mehr dem regen Zuzug entspricht.

Schätzungen gehen davon aus, dass in Wien mindestens 8000 geförderte Wohnungen pro Jahr errichtet werden müssen, um der Nachfrage zu entsprechen. Bei einer derzeitigen Neubauleistung von rund 6400 geförderten Wohnungen pro Jahr wird die Notwendigkeit einer Erhöhung der Neubauleistung deutlich. Nicht zuletzt auch deshalb da der geförderte Wohnbau ein Garant für Preisstabilität ist und im Unterschied zum privaten Wohnungsmarkt eine moderate Preisentwicklung aufweist.

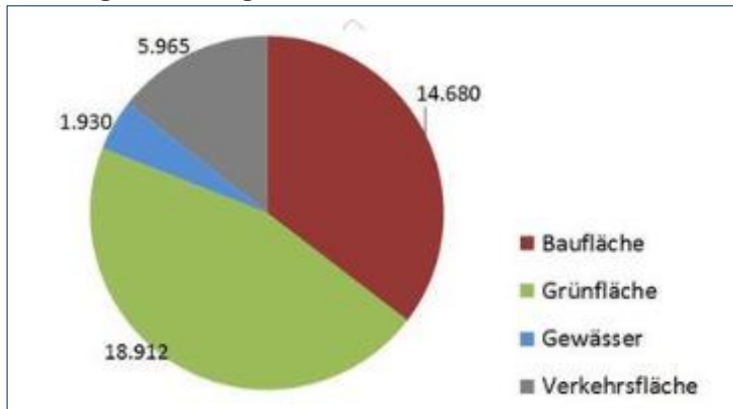
Mehr Wohnbau bedingt aber auch die Schaffung und Vorsorge von bebaubaren Flächen und verstärkte Anforderungen an die Baulandmobilisierung, die die Basis für eine dynamische Entwicklung schaffen muss. Konnten Baulandreserven in den letzten Jahrzehnten sehr rasch abgerufen werden, wird sich das in den nächsten Jahren schwieriger gestalten. Viele großflächige Hoffungsgebiete, so z. B. ehemalige Bahnhofsareale, wurden bereits umgewidmet, bzw werden bereits bebaut.

1. BAULANDRESERVEN

Mit den derzeit definierten Stadtentwicklungsflächen kann – nach Schätzungen der Stadt Wien - bei vollständiger Realisierung und Entwicklung bis 2025 der Bedarf abgedeckt werden. Spätestens ab diesem Zeitpunkt scheint es aber notwendig auf neue Flächen zuzugreifen und darüber hinaus gehende Stadtentwicklungsgebiete zu definieren und zu mobilisieren.

Wien verfügt historisch bedingt über ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Bauland und Grünland- bzw Wasserflächen. Wiederholte Bekenntnisse der Stadt zur Beibehaltung der 50%-50% Verteilung machen eines sehr deutlich: Die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten beschränken sich auf die Hälfte des Stadtgebietes.

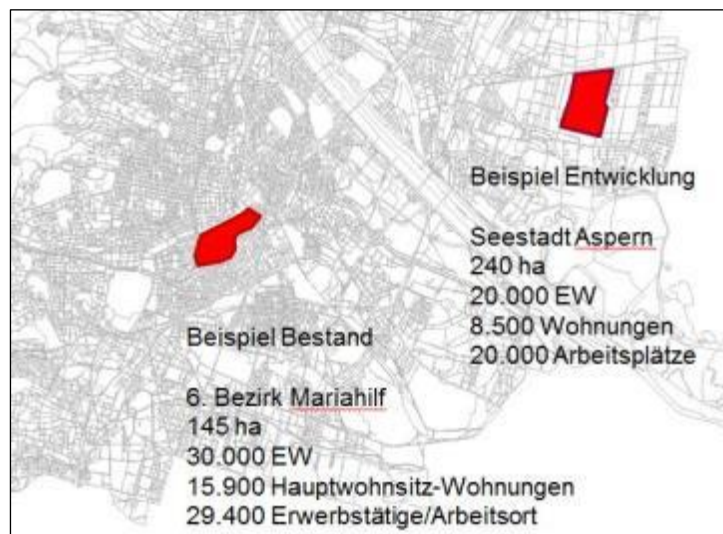
Nutzungsverteilung



Quelle: Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009

Vor welcher ambitionierter Aufgabe Wien steht, zeigt sich aber auch bei Betrachtung der Flächenerfordernis für die zusätzliche Wohnbevölkerung. Die Seestadt Aspern, das derzeit größte Stadtentwicklungsgebiet Wiens mit etwa 240ha Entwicklungsfläche, soll nach Fertigstellung rund 20.000 EinwohnerInnen Wohnraum und ebenso Vielen Arbeitsplätze bieten. Allein die Abdeckung des Wohnbedarfs der neuen Bevölkerung bis zum Erreichen der 2 Mio Einwohnermarke wird ein Vielfaches des Flugfeldes Aspern erfordern und bedarf auch Maßnahmen im Bereich der inneren Stadtentwicklung und Stadtverdichtung.

Vergleich Bilanz



Quelle: Statistik Austria, Registerzählung 2011, Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009, Wien 3420, Wohnungsmarktbericht

Aber selbst für die Realisierung der bis 2025 benötigten Wohneinheiten auf den bereits definierten Stadtentwicklungsgebieten wird es erforderlich sein entsprechende Instrumente und Vorgehensweisen (gemeinsames Zielgebiets- und Entwicklungsmanagement) zur Verfügung zu haben und die notwendige Finanzierung der Infrastruktur (soziale Infrastruktur) zu gewährleisten.

BAULANDMOBILISIERUNG

Der Verwertung großer zusammenhängender Flächen steht nicht zuletzt auch ein Baulandmobilisierungsproblem entgegen. Geeignete rechtliche Werkzeuge dafür müssen erst in die Bauordnung übernommen werden. Die Novellierung der Wiener Bauordnung bot dazu eine erste Gelegenheit.

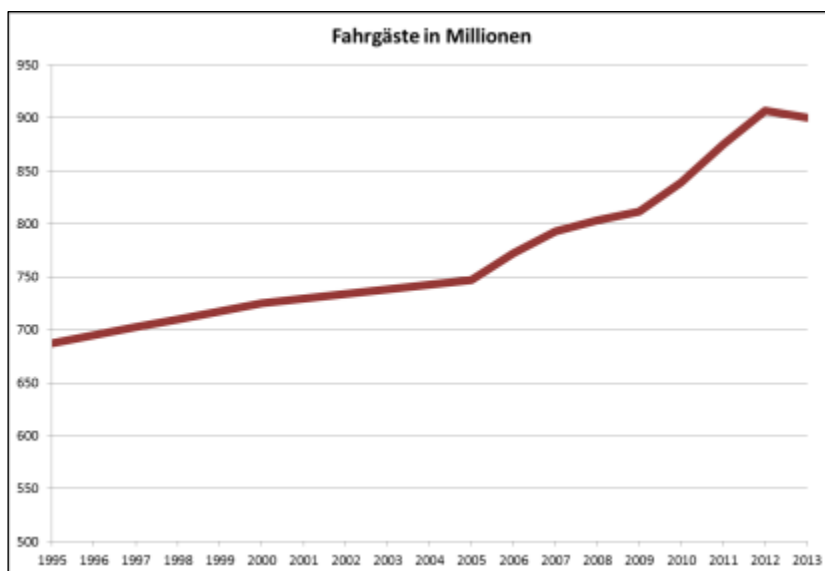
Die in der Novelle vorgeschlagenen Kriterien einer neuen Widmungskategorie „geförderter Wohnbau“ betreffen allerdings nur die Einhaltung technischer Standards wie sie für den geförderten Wohnbau gelten (Wohnungsgröße, energietechnische Standards). Die zentrale Frage der Grundstückskosten, der tatsächlichen Verfügbarkeit für den geförderten Wohnbau und die damit verbundene Erzielung leistbaren Wohnraums bleibt jedoch unberücksichtigt. Festlegungen in anderen österreichischen Bundesländern wie zB „die Vorbehaltsflächen für geförderten Wohnbau“ in Tirol, die ein verpflichtendes Verkaufsangebot an die öffentliche Hand bzw Bauträger für geförderten Wohnbau vorsehen, könnten auch für Wien eine Basis für eine wirkungsvolle Regelung darstellen. Zur Schaffung eines funktionsfähigen Werkzeugs muss jedenfalls sicherstellt werden dass städtische Entwicklungsflächen auch in guter innerstädtischer Lage für den geförderten Wohnbau zur Verfügung stehen. Nur so kann soziale Durchmischung erreicht und die Basis für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung geschaffen werden. Ergänzt mit weiteren Aspekten der Vertragsraumordnung, wie zB städtebaulichen Verträgen, hat es die Stadt selbst in der Hand wichtige Weichenstellungen hinsichtlich der künftigen Baulandverfügbarkeit und den Finanzierungserfordernissen vornehmen.

Insbesondere die Flächenverfügbarkeit zeigt aber auch Eines ganz deutlich: Die Herausforderungen lassen sich nicht unabhängig vom Umland, das im Übrigen mit vergleichbaren Wachstumsprognosen konfrontiert ist, lösen. Sie sind regional zu denken.

VERKEHR

Ein Umstand der besonders bei Betrachtung des Verkehrs in der Ostregion deutlich wird. Die Verkehrsverflechtungen nehmen nach wie vor stark zu. Über 250.000 EinpendlerInnen und fast schon 100.000 AuspendlerInnen überqueren tagtäglich die Wiener Stadtgrenze. Die Region ist vernetzt.

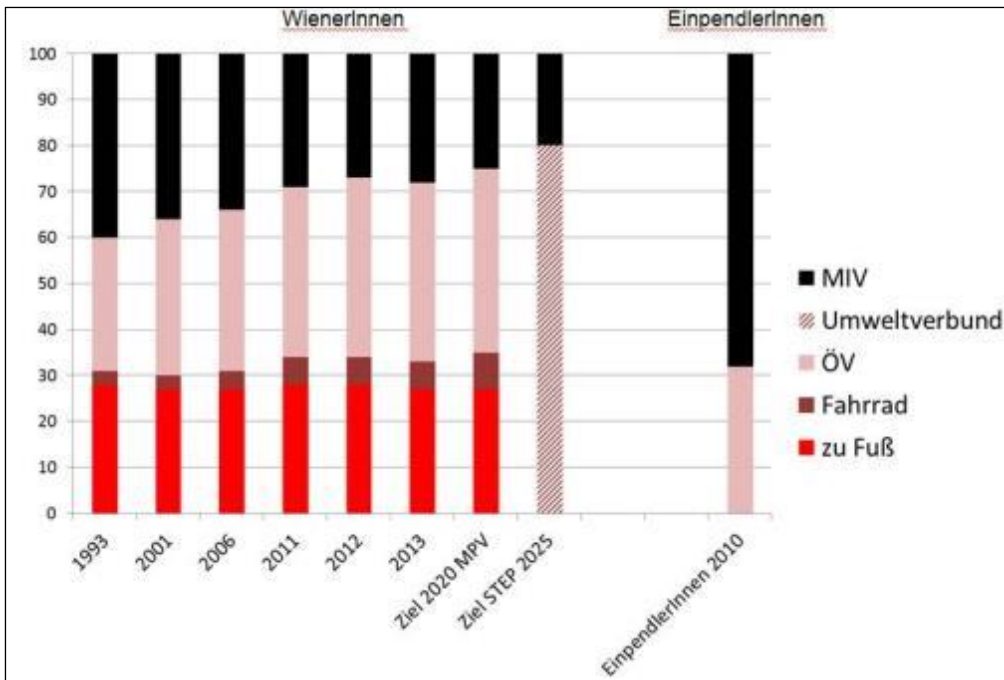
Fahrgastzahlen Wiener Linien



Quelle: Wiener Linien

Wenngleich die Verkehrsmittelverteilung der WienerInnen eine Vorzeigeentwicklung darstellt und mit einem Anteil der Fahrten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes von knapp über 70% auch international sehr gut liegt, zeigt die Situation an der Stadtgrenze ein gänzlich anderes Bild. Knapp 70% der EinpendlerInnen kommen mit dem Pkw zur Arbeit nach Wien.

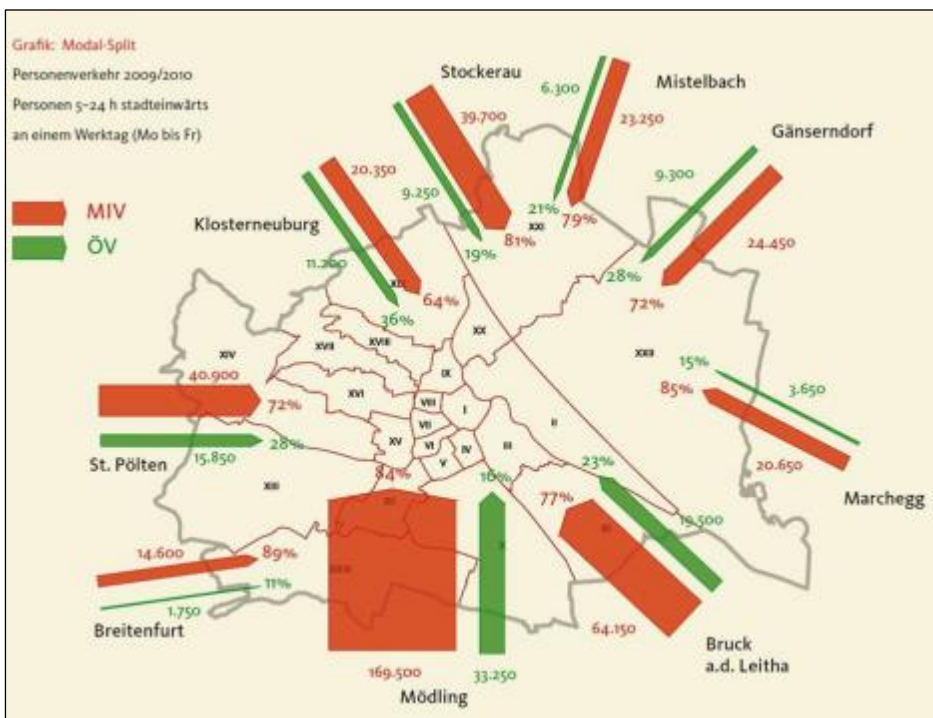
Modal Split



MPV Masterplan Verkehr, MIV motorisierter Individualverkehr, STEP Stadtentwicklungsplan, ÖV öffentlicher Verkehr

Quelle: Kordonenerhebung PGO 2010, MPV Stadt Wien, STEP Stadt Wien

Modal-Split Stadtgrenze



Quelle: Kordonenerhebung 2010 PGO, Stadt Wien

Stadtgrenzen überschreitender Verkehr nach Wien Szenarien (6 – 9 Uhr) an Werktagen (in 1.000 Personen)

- Szenario Modal split wie 2010 (68,2% MIV, 31,8 % ÖV)
- Szenario Modal split gemäß Ziel des MPV 2003 / 2008 (55 % MIV, 45 % ÖV).

| | 2010 | | 2030 | | | | | |
|--------|-------|------|-------------------------------------|----------|------|---|----------|--------|
| | abs | % | Szenario Modal split wie 2010 | Änderung | | Szenario Modal split 55 MIV / 45 ÖV | Änderung | |
| | | | | abs | % | | abs | % |
| MIV | 104,4 | 68,2 | 125,3 | + 20,9 | + 20 | 101,0 | - 3,4 | - 3,3 |
| ÖV | 48,7 | 31,8 | 58,4 | + 9,7 | + 20 | 82,7 | + 34,0 | + 69,8 |
| Gesamt | 153,1 | 100 | 183,7 | + 30,6 | + 20 | 183,7 | + 30,6 | + 20 |

Quelle: Rittler C. (2011): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 – 2010 i. A. d. Planungsgemeinschaft Ost; MPV Stadt Wien, Rosinak&Partner

Will man die Verkehrsmittelverteilung an der Stadtgrenze verändern und den Anteil des öffentlichen Verkehrs steigern bedarf es massiver Investitionen in den regional wirksamen, Stadtgrenzen überschreitenden Schienenverkehr, die S-Bahn. Aber auch als innerstädtisches Verkehrsmittel, als hochwertige Ergänzung zum Netz der Wiener Linien bietet sich das Schnellbahn- und Schienennetz in der Stadt an. So weisen Investitionen in das Bestandsnetz sehr gute Kosten-Nutzen Verhältnisse auf und könnten bereits kurz- bis mittelfristig verkehrswirksam werden.

Ziel muss es jedenfalls sein den Gesamtverkehr in der Stadtregion, und nicht nur den Verkehr der WienerInnen und Wiener in Richtung Umweltverbund zu entwickeln. Dazu ist es nötig die Qualität und Kapazität des innerstädtischen ÖV-Netzes, auch unter deutlich steigendem Fahrgastaufkommen sicherzustellen und ein regional attraktives öffentliches Verkehrsnetz zu entwickeln, das ein attraktives Umsteigeangebot für PendlerInnen darstellt. Dies alles unter dem Schlagwort Finanzierbarkeit und zeitgerechter Wirksamkeit.

FAZIT

Nicht nur das Wiener Stadtgebiet, sondern die gesamte Ostregion, verfügt über ein starkes Bevölkerungswachstum. Einer eingeschränkten Baulandverfügbarkeit in Wien stehen große Baulandreserven im Umland gegenüber. Zur Abdeckung des Wohnbedarfs ist es notwendig die Wohnbauleistung auf mindestens 8000 geförderte Wohnungen pro Jahr zu erhöhen und zur Baulandmobilisierung bodenpolitische Instrumentarien zu nutzen und weiterzuentwickeln. Hierzu gehört nicht zuletzt die Einführung einer wirksamen Widmungskategorie „Geförderter Wohnbau“. Eine langfristige, vorausschauende Aktivierung von Flächenpotentialen zur Abdeckung des Baulandbedarfs muss diese Maßnahmen ergänzen.

Einer guten Modal Split Entwicklung in der Stadt steht eine nach wie vor deutliche MIV-Dominanz bei Ein- und Auspendlern gegenüber. Regionale Verflechtungen, insbesondere im Verkehrsbereich, nehmen nach wie vor in beide Richtungen zu. Um eine Änderung des Modal Split an der Stadtgrenze zu erreichen muss der Stadtgrenzen überschreitende S-Bahnverkehr optimiert und ausgebaut werden. Den - durch Fahrgastzuwächse im innerstädtischen Öffentlichen Verkehr – teilweise bemerkbaren Kapazitätsengpässen muss durch zeitgerechte Investitionen in das Bestandsnetz des ÖV entgegengewirkt werden. Insbesondere sind Netzergänzungen und Kapazitätserhöhungen im U-Bahn, Straßenbahn und Busnetz erforderlich. Als höchstrangige ÖV-Ergänzung zum U-Bahnnetz müssen die Möglichkeiten des innerstädtischen Schienennetzes für neue S-Bahnstrecken genutzt werden.

Was in der Vergangenheit gegolten hat, gilt jetzt umso mehr. Wien ist Teil der Ostregion. Die anstehenden Herausforderungen müssen nicht zuletzt regional angegangen werden.

BARBARA HERZOG-PUNZENBERGER / MICHAEL BRUNEFORTH: BILDUNG UND SCHULE IN DER WACHSENDEN STADT



Barbara Herzog-Punzenberger ist Leiterin des Forschungsprogramms Mehrsprachigkeit, Interkulturalität und Mobilität am Bundesinstitut Bildungsforschung, Innovation und Entwicklung



Michael Bruneforth ist stellvertretender Leiter des Departments Evaluation, Bildungsforschung und Berichterstattung am Bundesinstitut Bildungsforschung, Innovation und Entwicklung

Bei der Tagung „Wien wächst“ war Bildung eines der vier Themen, die in der aktuellen Situation der starken Dynamik, insbesondere des überraschend starken (Netto)Zuzugs, der sich die städtische Infrastruktur, Verwaltung, Politik in ihrer Steuerungsaufgabe gegenüber sieht, betrachtet werden sollte. Über Bildung in Wien zu reden und zu schreiben, bedeutet über Urban Education, also Bildung im Kontext der Großstadt zu reflektieren. Das bedeutet vor allem Dichte – Dichte an Bevölkerung und Dichte an Infrastruktur. Daraus resultiert höhere Diversität (ganz sicher), Anonymität, Segregation (vielleicht), stärkerer Wettbewerb, größere Wahlmöglichkeiten (nicht für alle), größere Flexibilität und Durchlässigkeit (hoffentlich). Eine Vielzahl an Themen also, die es lohnen würde in der Vergangenheit und Gegenwart Wiens zu analysieren und daraus Schlüsse für eine unmittelbare Zukunft unter der Annahme bedeutender Nettozuzugsraten zu ziehen. Dieser Aufgabe müsste man sich in einem eigenen Forschungsprojekt widmen.

Als MitarbeiterInnen des österreichischen Bundesinstituts für Bildungsforschung, das vor allem mit den Kompetenzmessungen der SchülerInnen beschäftigt ist, können wir für diesen adhoc-Beitrag nur aus unseren existierenden Analysen schöpfen und sie unter dem Blickwinkel des Bundeslandes Wien betrachten. Was unsere Arbeiten allerdings mit der international etablierten Forschungstradition der Urban education verbindet, ist das Thema „equity“ – Chancengerechtigkeit. Dies ist daher auch der Schwerpunkt unseres Beitrags und zwar in einer intersektionalen Analyse, in der wir jeweils die Kategorien der sozialen und migrantischen Herkunft betrachten, und Bildungsteilnahme und gemessenen Kompetenzen unter diesem Blickwinkel analysieren. Abschließend wird ein Blick auf die Werte zum Wohlbefinden der Wiener SchülerInnen geworfen.

INFRASTRUKTURELLE DICHTEN UND BILDUNGSTEILNAHME IN DER SEKUNDARSTUFE 1

Wie immer wieder berichtet, ist Österreich durch vergleichsweise große Stadt-Land Unterschiede hinsichtlich der Bildungslaufbahnen gekennzeichnet (Wisbauer 2007, Vogtenhuber et al 2012, 65,

71). Eine wesentliche Entscheidung in der Bildungslaufbahn ist die Frage, ob ein Kind nach der Volksschule ins Gymnasium oder eine Hauptschule/Neue Mittelschule wechselt. Die AHS-Quote ist im Bundesländervergleich im Bundesland Wien besonders hoch. Was steht hinter dieser Quote und wie ist der Trend? Im Bundesdurchschnitt besuchen ein Drittel der SchülerInnen der Sekundarstufe 1 eine Allgemeinbildende höhere Schule. Dieser Anteil verändert sich aber ständig - der allgemeine Trend zum Gymnasium hält über Jahre und Jahrzehnte an. Allerdings sind deutliche Unterschiede nach Herkunftsgruppen zu beobachten - sowohl was die Zuwachsraten als auch das jeweilige Ausgangsniveau betrifft.

Veränderung der Teilnahme an unterschiedlichen Schulformen der Sekundarstufe I, nach Sprachgruppen im Zeitvergleich, Österreich.

| Schuljahr | Hauptschule inkl. NMS | Sonderschule | AHS-Unterstufe | Summe |
|--|--------------------------|--------------|----------------|---------|
| Einsprachig deutschsprachige Schüler/innen | | | | |
| 2006/07 | 209.585 | 6.582 | 102.283 | 318.450 |
| | 66 % | 2 % | 32 % | 100 % |
| 2010/11 | 176.826 | 6.437 | 94.673 | 277.936 |
| | 64 % | 2 % | 34 % | 100 % |
| Mehrsprachig Bosnisch/Kroatisch-/Serbisch-sprachige Schüler/innen | | | | |
| 2006/07 | 16.832 | 808 | 5.079 | 22.749 |
| | 74 % | 4 % | 22 % | 100 % |
| 2010/11 | 16.366 | 804 | 6.157 | 23.227 |
| | 70 % | 3 % | 26 % | 100 % |
| Mehrsprachig türkischsprachige Schüler/innen | | | | |
| 2006/07 | 15.789 | 973 | 2.093 | 18.855 |
| | 84 % | 5 % | 11 % | 100 % |
| 2010/11 | 15.123 | 939 | 2.638 | 18.700 |
| | 81 % | 5 % | 14 % | 100 % |

Quelle: Herzog-Punzenberger & Schnell (2012, 246). Daten: Statistik Austria, Bildungsdokumentation. Eigene Berechnungen.
NMS = Neue Mittelschule.

Gerade beim ersten Selektionsprozess rund um das 10. Lebensjahr eines Kindes, bei dem SchülerInnen, Eltern und LehrerInnen zwischen der Hauptschule bzw. Neuen Mittelschule und der gymnasialen Unterstufe entscheiden müssen, ist neben den festgestellten Leistungen und den vermuteten Talenten die Entfernung und Erreichbarkeit eines Schulstandorts von großer Bedeutung aber auch der Verbleib im Sozialraum selbst. Nachdem in der Großstadt Wien die selbständige Erreichbarkeit für alle Kinder durch 78 AHS-Standorte (Schreiner/Breit 2014, S.12) sowie ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz prinzipiell gegeben ist, ist die Wahrscheinlichkeit der Wahl einer AHS von Seiten der Familien höher als im ländlichen Raum, insbesondere in entlegenen Gebieten, wo der

Anfahrtsweg ungleich aufwendiger ist¹. So ist es nicht verwunderlich, dass in der Großstadt Wien der Anteil der SchülerInnen in der AHS-Unterstufe höher ist als in den ländlichen Gebieten. Der Übergang von der Volksschule in die Sekundarstufe 1 ist aber nicht nur eine Wahlentscheidung der Familien sondern in der Schulstruktur als Ausleseprozess verankert. Es ginge darum, unterschiedliche Talente optimal zu fördern. Dies würde, so die vielfach vertretene Überzeugung, durch leistungshomogene Klassen besser möglich sein als durch gemischte Klassen. Daher war und ist das österreichische Schulsystem an einer Selektionslogik orientiert, in der die Kinder möglichst früh entsprechend aussortiert werden sollten. Ist das Ergebnis dieses Auslese- und Zuteilungsprozesses am Ende der Volksschule im Bundesland Wien nun vergleichbar mit dem anderer Bundesländer?

NICHT NUR WIEN IST ANDERS, GROßE STÄDTE SIND ANDERS

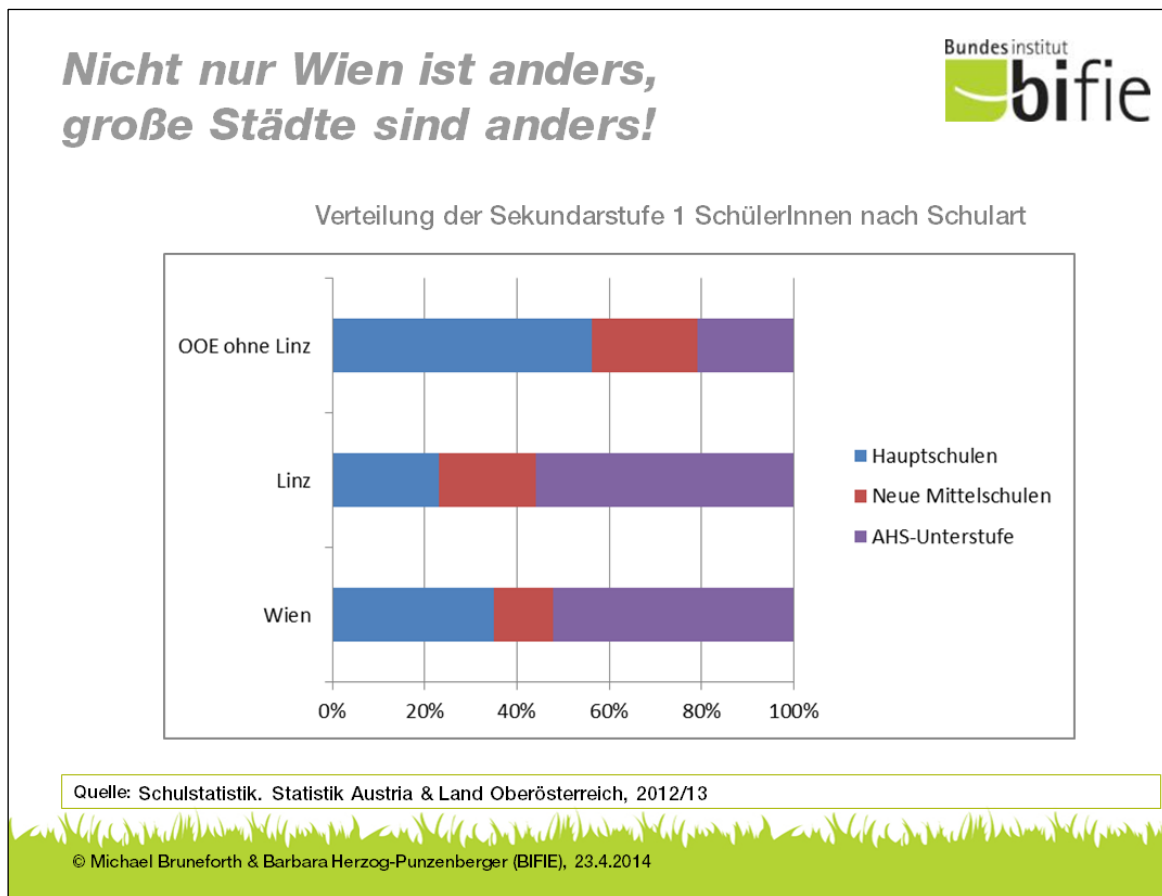
Aus der untenstehenden Abbildung 1 wird ersichtlich, dass in Wien 2012/13 etwa die Hälfte der SchülerInnen der 5. bis 8. Schulstufe (ca. 10- bis 14-Jährige) eine AHS besuchten und etwas weniger eine Hauptschule oder Neue Mittelschule.² Vergleicht man die Bildungsteilnahme in der Sekundarstufe der Allgemeinen Pflichtschulen ohne Sonderschulen³ bzw. der AHS-Unterstufe zwischen Wien und Linz (ca. 200.000 EinwohnerInnen), so sieht die Verteilung sehr ähnlich aus. Mit 56% besuchen noch mehr SchülerInnen ein Gymnasium und 44% eine Hauptschule/NMS. Ganz anders sieht das Muster im Bundesland Oberösterreich aus, wird die Hauptstadt Linz ausgenommen. Außerhalb von Linz besuchen nur 21% der Teenager ein Gymnasium und nahezu 80% eine Hauptschule bzw. NMS.

¹ Diesem Problem wurde früher zum Teil über das Internatswesen begegnet, das sich immer geringerer Beliebtheit erfreut.

² Knapp unter 2% besuchten eine Sonderschule, geringfügig mehr SchülerInnen mit sonderpädagogischem Förderbedarf besuchten integrativ geführte Hauptschulen oder Neue Mittelschulen (1,9% zu 2,5% im Schuljahr 2010/11 vgl. Vogtenhuber et al 2012, 87).

³ Da für Linz die Schülerzahlen der Sonderschule nicht für die 5. bis 8. getrennt vorliegen, wird die Anzahl der Sonderschüler für diesen Vergleich nicht eingeschlossen.

Verteilung der Sekundarstufe 1 SchülerInnen nach Schulart

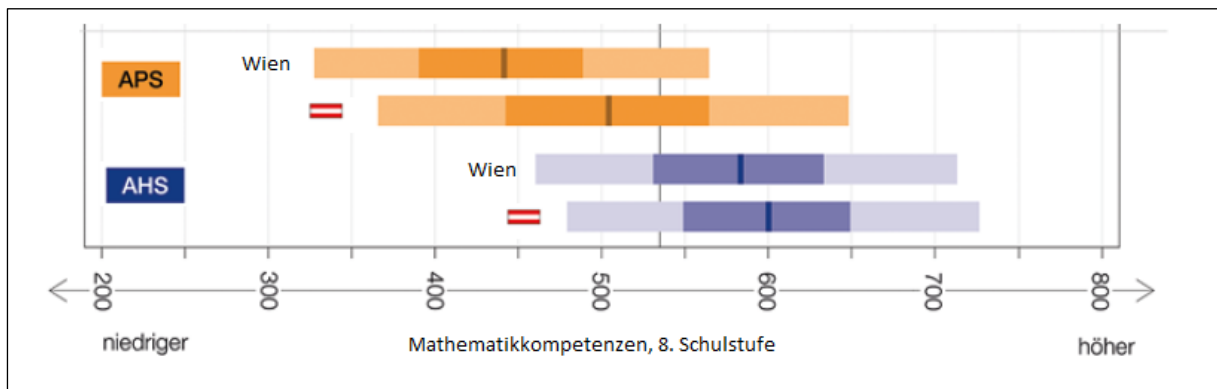


Quelle: Statistik Austria & Amt der oberösterreichischen Landesregierung.

Mit dem Besuch einer AHS sind verglichen mit dem einer Hauptschule/NMS Erwartungen höherer kognitiver Leistungen verbunden. Aus Grafik 1 wird ersichtlich, dass in der Stadt doppelt bis dreimal so hohe Anteile der Geburtenkohorten eine AHS besuchen. Finden sich in den Städten so viel mehr Kinder, die hohe kognitive Leistungen erbringen oder andersrum - gibt es am Land nur ein Drittel so viele Kinder, die für eine AHS geeignet erscheinen?

Zur Beantwortung dieser Frage wird in Abbildung 2 die Leistungsverteilung der SchülerInnen in den AHS zusammen mit jener der SchülerInnen in Hauptschulen/NMS abgebildet. Aus dieser Darstellung sind klare Aussagen zur Leistungsverteilung ableitbar. Für das gesamte Bundesgebiet gilt, dass sich die bei den standardisierten Testungen erbrachten Leistungen der SchülerInnen zu großen Teilen überschneiden. In Wien (und anderen großen Städten) finden sich die Schultypen jedoch stärker leistungssegregiert als in ländlichen Gebieten. Die Spitzengruppe unter den Schüler/innen der APS zeigen kaum die Leistungen des untersten Leistungsquartils der AHS-Schüler. Die AHS in der Stadt als „neue Gesamtschule“ zu titulieren, wie es in der öffentlichen Debatte teilweise getan wird, verdreht die Tatsache, dass gerade in der Stadt eine starke und klarere Segregation zwischen der unteren Leistungshälfte und der oberen Leistungshälfte stattfindet. Während sich im ländlichen Bereich noch viele Leistungsträger in den APS finden, ist dies in Wien kaum der Fall.

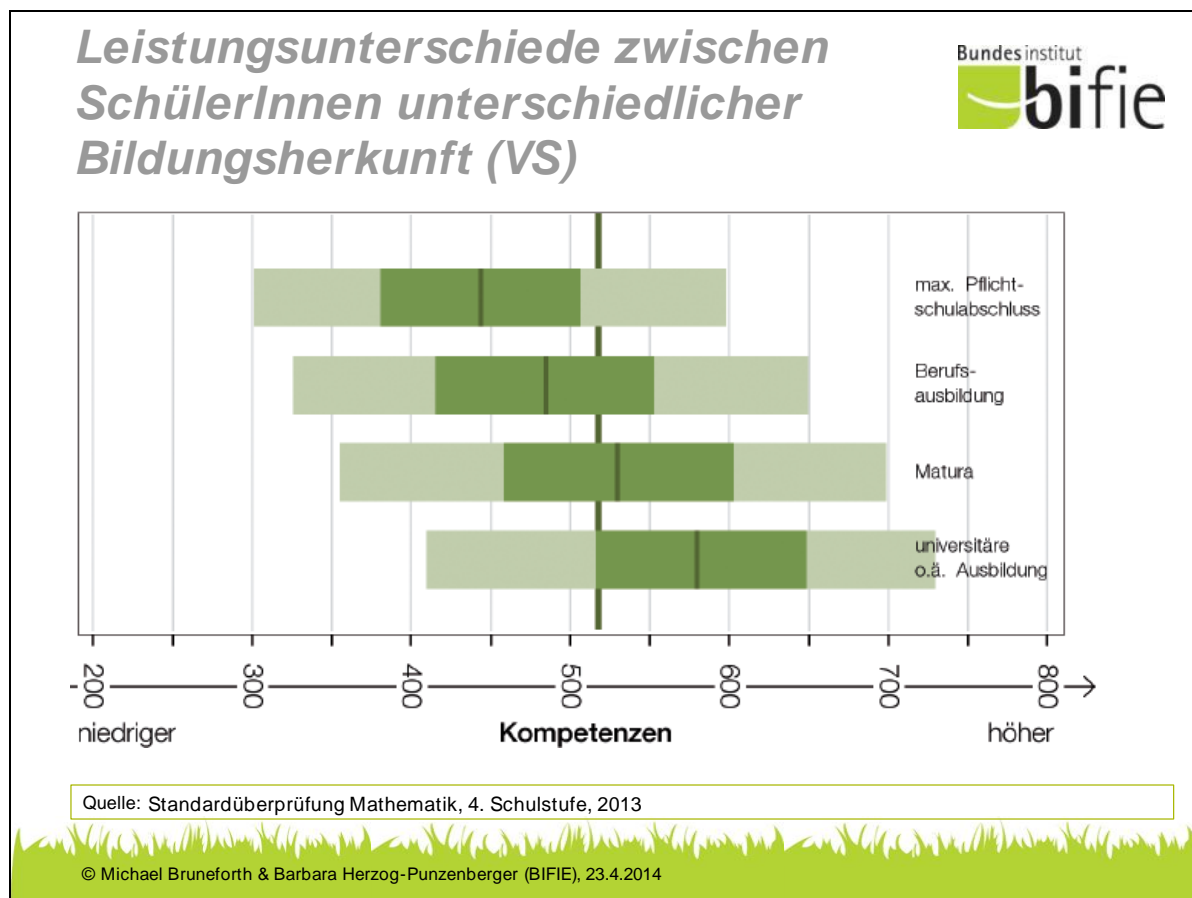
Michael, wir haben dafür eine bessere Grafik, wo klar ersichtlich war, wieviel Prozent das jeweils sind zB Abb. C2a im NBB

Mathematikkompetenzen, 8. Schulstufe

Quelle: Schreiner/Breit 20124a.

Das hinter dem Selektionsprozess und der Zweiteilung liegende Ziel, nämlich die angestrebte kognitive Homogenität der jeweiligen SchülerInnenenschaft in der Allgemeinbildenden Höheren Schule auf der einen Seite und der Allgemeinen Pflichtschule (Hauptschule und Neue Mittelschule) auf der anderen Seite, wird jedenfalls auch in Wien nicht erreicht, wie die Leistungsspannbreite der einzelnen Schulformen zeigt. Dieses Ziel ist zudem als didaktische und soziale Ausgangssituation ganz grundsätzlich fragwürdig. Eine höhere Treffsicherheit würde zu einer absichtlichen Segregation führen und zu einer weiteren Entmischung sozialer Schichten. Die Leistungsstreuung variiert nämlich signifikant zwischen den Kategorien des elterlichen Bildungsabschlusses. Betrachtet man die durchschnittlichen Leistungen des standardisierten Mathematiktests in der 4. Schulstufe, so zeichnen sich nicht nur zwischen Kindern von Eltern mit niedrigen und hohen Bildungsabschlüssen signifikante Differenzen ab sondern zwischen jeder einzelnen von vier Kategorien, die mit (1) maximal Pflichtschulabschluss, (2) Lehrabschluss, (3) Matura, (4) universitäre oder ähnliche Ausbildung unterschieden wurden. So übertrifft nur das beste Drittel der Schüler/innen von Eltern mit einem Lehrabschluss die Leistungen des unteren Viertels derjenigen aus Akademikerhaushalten.

Leistungsunterschiede zwischen SchülerInnen unterschiedlicher Bildungsherkunft (VS)



Quelle: Schreiner/Breit 2014a.

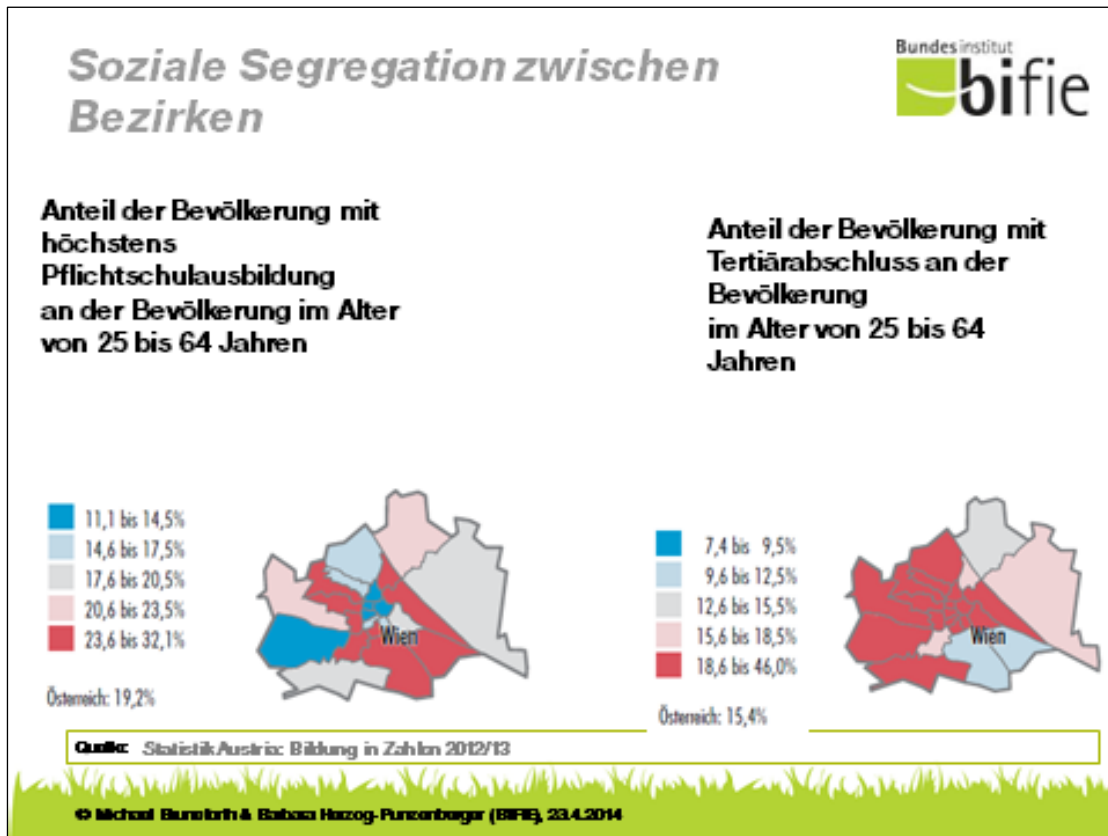
NOTEN UND LEISTUNG

Zwischen den in standardisierten Tests gemessenen Leistungen und dem Zugang zu höher bildenden Schularten stehen aber die Noten. Noten sind ein komplexes Konstrukt, das mindestens sechs unterschiedliche Funktionen erfüllt (Fend 2008, 51), eine davon die Leistungsfeststellung, eine andere die Prognose zu erwartender Leistungsfähigkeit. Die anderen Funktionen dienen psychologischen (Motivation und Anreiz), sozialen (Disziplinierung) und gesellschaftlichen (Selektion und Allokation) Zielen. Betrachtet man die isolierte Leistung eines standardisierten Tests, wie etwa die Baseline-Testung 2009, so ist der Zusammenhang zwischen Noten und Leistung nicht so stark wie man erwarten würde – bestimmen sie doch darüber, ob ein Kind für AHS-reif beurteilt wird oder nicht. Die in Österreich übliche fünfteilige Notenskala scheint bei Abgleich mit dem bei standardisierten Testungen erhobenen Leistungen trotz der gesetzlichen Bestimmung der kriterialen Benotung (SchuG § 18 Abs. 1) eher eine Reihung mit Bezug auf das Leistungsspektrum in der jeweiligen Schulklasse ab als es vergleichbare Leistung in schulstandortübergreifender Weise darstellt (vgl. Diskussion zu Leistungsfeststellung und Leistungsbeurteilung in Eder, Neuweg, Thonhauser 2009). So zeigt sich etwa, dass sich das Leistungsspektrum, das hinter der Note 2 und 3 steht, zum allergrößten Teil überlappt. Hintergrund dieses Zusammenhangs ist unter anderem die Tatsache, dass sich die Schulstandorte stark in den erbrachten Leistungen unterscheiden. Dies hängt einerseits mit großen Unterschieden in der sozialen Zusammensetzung der SchülerInnenenschaft zusammen, andererseits sind auch bei vergleichbarer Zusammensetzung signifikante Leistungsunterschiede zu beobachten.

UNTERSCHIEDE ZWISCHEN SCHULSTANDORTEN

Um die soziale Zusammensetzung der SchülerInnen an einem Schulstandort zu verstehen, ist es aufschlussreich, die Wohnraumsegregation näher zu betrachten, denn die soziale Zusammensetzung der SchülerInnen spiegelt zu einem wesentlichen Teil die soziale Zusammensetzung der Nachbarschaft der Schulen wieder. Die soziale Struktur entlang des Merkmals „Bildungsabschluss der erwachsenen Bevölkerung“ zeigt sich in Wien auf Ebene der 23 Bezirke. Zwar ist die Entmischung nicht so deutlich wie in anderen Großstädten (Musterd 2005, 335), aber eine Tendenz zur sozialen Segregation ist auch hier festzustellen. Während es neun Bezirke gibt, in denen der Anteil der erwachsenen Bevölkerung, die höchstens eine Pflichtschule abgeschlossen hat, zwischen einem Viertel und einem Drittel liegt, gibt es fünf, in denen er unter 15% beträgt. Umgekehrt weisen diese fünf und weitere 10 Bezirke zwischen 19 und 46% an Erwachsenen auf, die einen tertiären Abschluss haben.

Soziale Segregation zwischen Bezirken



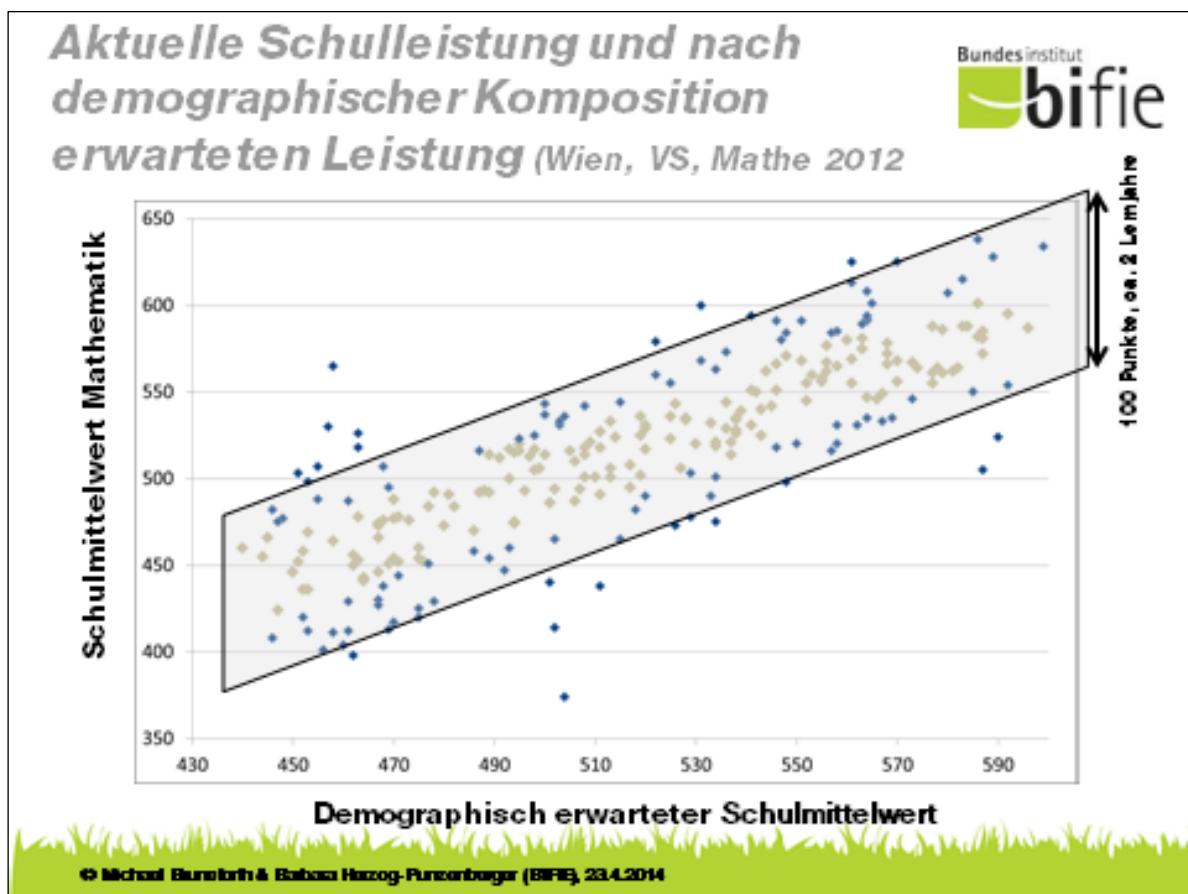
Wie ist nun die Aussage zu verstehen, dass die Leistungsstreuung zwischen den Schulstandorten sowohl abhängig von sozialer Zusammensetzung als auch unabhängig davon sehr unterschiedlich ist.

An Schulen in sozioökonomisch benachteiligter Lage sind wegen der Zusammensetzung der Schülerschaft schwierigere Rahmenbedingungen vorzufinden als an anderen Schulen. Dort ist es erheblich schwieriger, trotz guten Unterrichts und engagierter Lehrkräfte die gleichen Leistungen zu erzielen wie in Schulen deren SchülerInnen in Familien mit hohem Sozialstatus und hohem Bildungsniveau der Eltern leben, und die eine niedrigere Zahl von Schülerinnen und Schülern nichtdeutscher Erstsprache aufweisen. Der „faire Vergleich“ von Schulstandorten durch das BIFIE hilft dies zu ver-

stehen. Hierbei wird für jede Schule ein Referenzwert errechnet, der anzeigt welche Leistung für Schulen mit ähnlichen strukturellen Rahmenbedingungen, d.h. im Wesentlichen der Zusammensetzung der Schülerschaft der Schule, erwartet werden kann. (Schreiner/Breit, 2013b, S.46). Im Vergleich zwischen der von Schulen tatsächlich erbrachten Leistung mit der für ähnliche Schulen im Schnitt erreichten, kann sowohl erkannt werden, inwieweit die Leistungsmöglichkeit durch benachteiligte Zusammensetzung der Schülerschaft eingeschränkt ist, als auch inwieweit eine Schule relativ zur jeweiligen Situation positiv oder negativ abschneidet.

In Abbildung 5 sieht man beides für die Mathematik-Testergebnisse der 4. Klassen der Wiener Volksschulen bildlich dargestellt. Für jede Schule (d.h. jeden Punkt) ist auf der horizontalen Achse der Wert aufgetragen, der für vergleichbare Schulen erwartet werden könnte. Auf der vertikalen Achse ist der tatsächlich erreichte Wert aufgetragen. Für Schulen vergleichbarer Rahmenbedingungen, d.h. gleiche Lage auf der Horizontalen, finden sich erhebliche Streuungen in den tatsächlichen Leistungen. Die soziale Situation der Schule ist also nur ein Faktor für die erbrachten Leistungen: Aufgrund andere Unterschiede, z.B. in Lehre und Unterricht, können bei ähnlichen Rahmenvoraussetzungen aber immerhin bis zu 100 Punkten Leistungsunterschiede zwischen ähnlichen Schulen auftreten.

Aktuelle Schulleistung und nach demographischer Komposition erwarteten Leistung

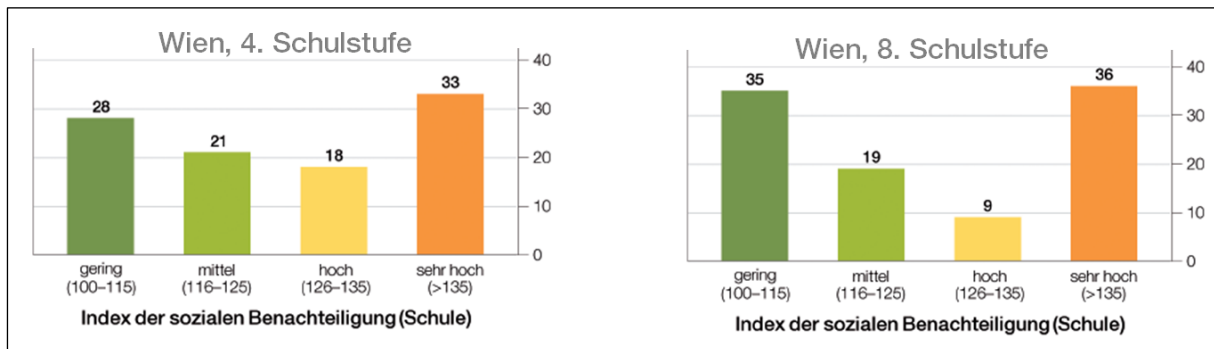


Quelle: Schreiner/Breit 2014b. Eigene Darstellung.

Um einen besseren Überblick über die Unterschiede in der sozialen Zusammensetzung der SchülerInnen eines Schulstandorts zu bekommen, ist es hilfreich, Kategorien zu bilden. In der untenstehende Abbildung sind die Prozentanteile für vier Kategorien der sozialen Benachteiligung ersichtlich und zwar basierend auf den Werten der vierten Schulstufe (Volksschule) und der achten Schulstu-

fe (Hauptschule/NMS und AHS). Vergleicht man die Segregationswerte der Primarstufe (Volksschule) und der Sekundarstufe, so fällt auf, dass sich die Werte in der Sekundarstufe verschlechtern. Allerdings muss man betonen, dass das Grundmuster ähnlich bleibt, sich aber die Werte in zwei der vier Kategorien wesentlich ändern. Der Anteil der hoch belasteten Schulen halbiert sich von 18% auf 9% und der Anteil der gering belasteten steigt (dadurch?) von 28% auf 35%. Gleichzeitig vergrößert sich der Anteil, der sehr hoch belasteten Schulen nur geringfügig um 3% und verringert sich der Anteil der mittel belasteten um 2%.

Soziale Segregation zwischen Schulen (4. und 8. Schulstufe)



Quelle: Schreiner/Breit 2014a,b.

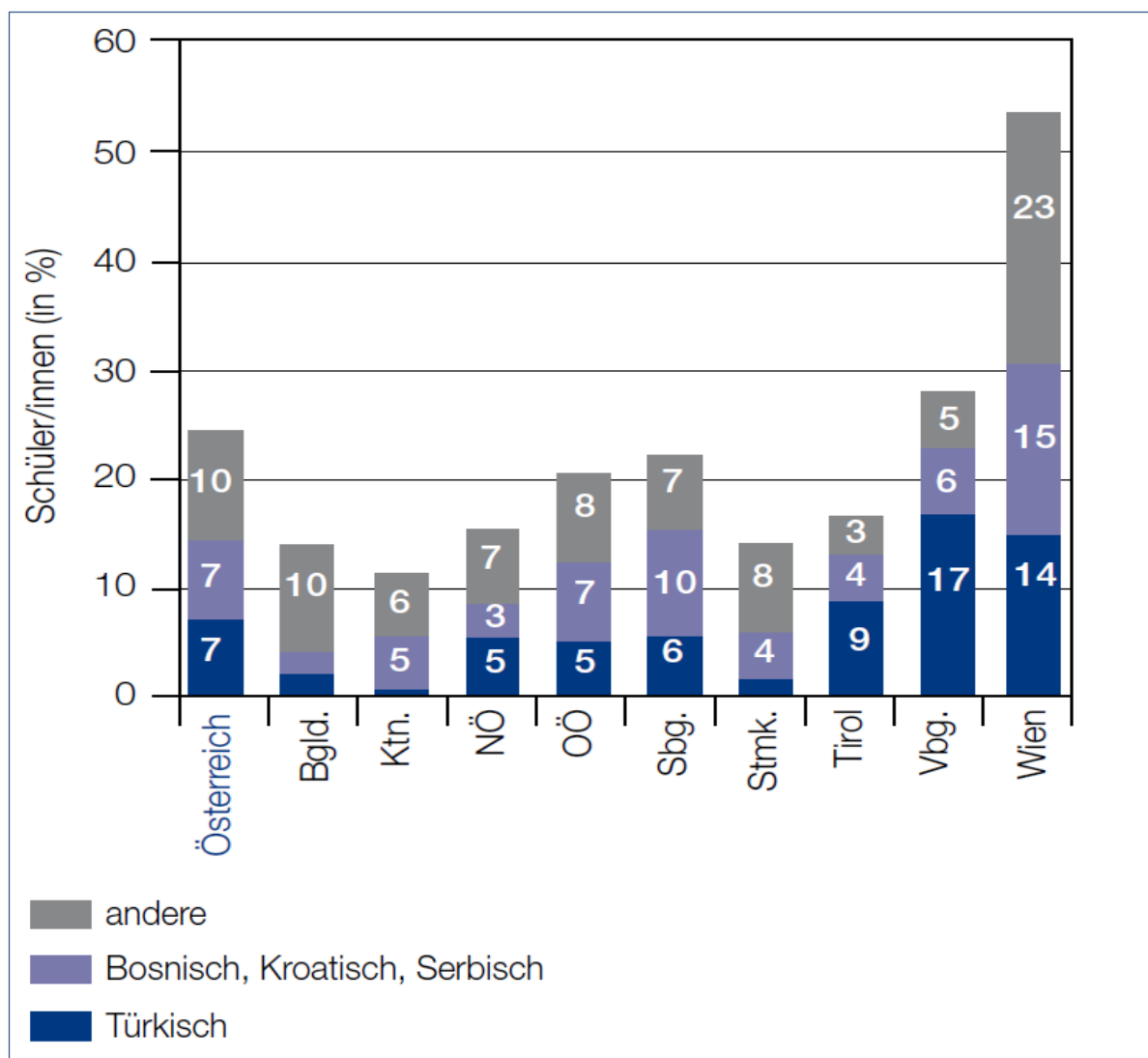
Wie zu erwarten zeigt sich auch im Volksschulbereich die Wohnraumsegregation. Dies ist aus pragmatischen Gründen nachvollziehbar, da anzunehmen ist, dass jüngeren Kindern weniger zugemutet wird, weitere Schulwege zurückzulegen als älteren Kindern. Eine über Jahrzehnte kleine, wenn auch einige Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt liegende Rolle, spielt hier auch das Privatschulwesen. Zurückverfolgt bis zum Schuljahr 1985/86 besuchen zwischen 15% und 17% eine private Volksschule - 2012 waren es 16% (Quelle Statistik Austria, data cube. Eigene Berechnungen). 13% sind es in der Schultype Hauptschule/NMS und zwischen 14% und 17% in der Schultype AHS (Quelle siehe oben), d.h. der Besuch von weiter entfernt liegenden Schulstandorten variiert weder zwischen den Lebensaltern der Kinder noch zwischen den Schultypen. Daraus ist zu schließen, dass jene Eltern, die es sich zeitlich und finanziell leisten können bzw. die sich positive Auswirkungen vom Privatschulbesuch erhoffen, auch ihre noch jungen Kinder dorthin bringen bzw. begleiten.

Die Frage der Privatschulen wird oft verknüpft mit der Feststellung von Eltern, dass hier weniger „Ausländerkinder“ zu finden wären. Es besteht der Eindruck, dass einerseits die Schulen und damit Schulleitungen und LehrerInnen nicht in geeigneter Weise mit der großen Vielfalt der SchülerInnen und Eltern umgehen könnten bzw. die notwendigen Unterstützungssysteme nicht genügend ausgebaut wären. Die Anzahl der mehrsprachigen SchülerInnen hat sich zwischen dem Jahr 2000 und 2012 von 57.000 auf 97.000 fast verdoppelt und in manchen Bezirken – dem 5., 20., 15. und 16. Bezirk - hat das dazu geführt, dass zwischen 80% und 90% der Volksschüler/innen mehrsprachig sind. Es sind derzeit in den Volksschulen 55% der Kinder mehrsprachig, d.h. sie sprechen zuhause auch eine andere Familiensprache als Deutsch. Mehr als die Hälfte entfallen auf die beiden großen Sprachgruppen Bosnisch-Kroatisch-Serbisch und Türkisch und der Rest auf über 100 andere Sprachen, darunter ein größerer Teil auf diverse osteuropäische Sprachgruppen. Wie man allerdings am gleichbleibenden Anteil an SchülerInnen in Privatschulen sehen kann, gibt es in Wien keine „Flucht in die Privatschulen“.

Welche Herkunftsgruppen sind nun in den Schulen zu finden, welche Sprachen werden gesprochen? Abbildung 7 zeigt die Anteile der Sprachgruppen, insbesondere der beiden großen, in den

Volksschulen nach Bundesländer. Dabei wird offensichtlich, dass zwei Sprachgruppen in den meisten Bundesländern mehr als die Hälfte der mehrsprachigen Schüler/innen ausmachen, so auch in Wien. 15% der Wiener VolksschülerInnen sprechen zuhause Bosnisch-Kroatisch-Serbisch und 14% Türkisch oder auch eine der Minderheitensprachen der Türkei. Trotz des Faktums, dass es sich hier um jeweils beinahe 10.000 SchülerInnen handelt, existiert keine Möglichkeit für Familien, die sich für eine lebendige Zweisprachigkeit auf hohem Niveau interessieren, die gesamte Bildungslaufbahn bis zur Universität zweisprachig zu durchlaufen.

Anteile der Sprachgruppen in den Volksschulen nach Bundesländern

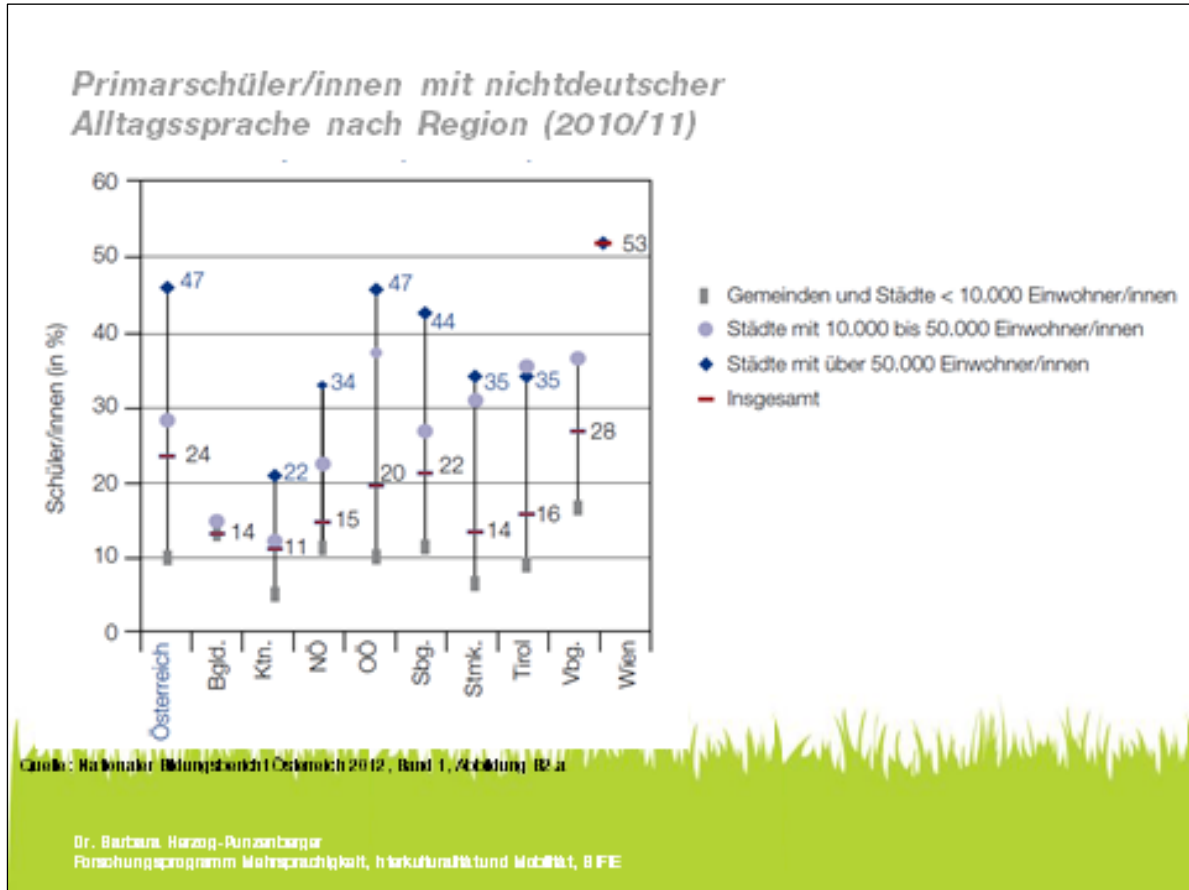


Quelle: Nationaler Bildungsbericht Österreich, Band 1, 2012.

In der obenstehenden Abbildung scheint sich Wien sehr stark vom übrigen Bundesgebiet abzuheben, da der Anteil der mehrsprachigen SchülerInnen wesentlich höher erscheint als in den anderen Bundesländern. Die untenstehende Abbildung Nummer 9 zeigt aber, dass die Situation in den großen Städten ähnlicher ist als es die Durchschnittswerte der Bundesländer vermuten lassen. Der Anteil der mehrsprachigen SchülerInnen war 2010/11 in Linz um nur 6% niedriger als in Wien und der Abstand zu Salzburg Stadt betrug lediglich 9%. Der Zuzug von migrierenden Familien findet zum Großteil dorthin statt, wo es Arbeitsplätze bzw. Nachfrage nach Arbeit gibt. Das ist eher in größeren Gemeinden, wie Städten als in kleinen Gemeinden gegeben, obwohl auch dort zugezogene Fami-

lien aus dem Ausland wohnen. Nicht zuletzt ist Tourismus ein wichtiger Wirtschaftszweig in Österreich, der ganz wesentlich im ländlichen Gebiet stattfindet.

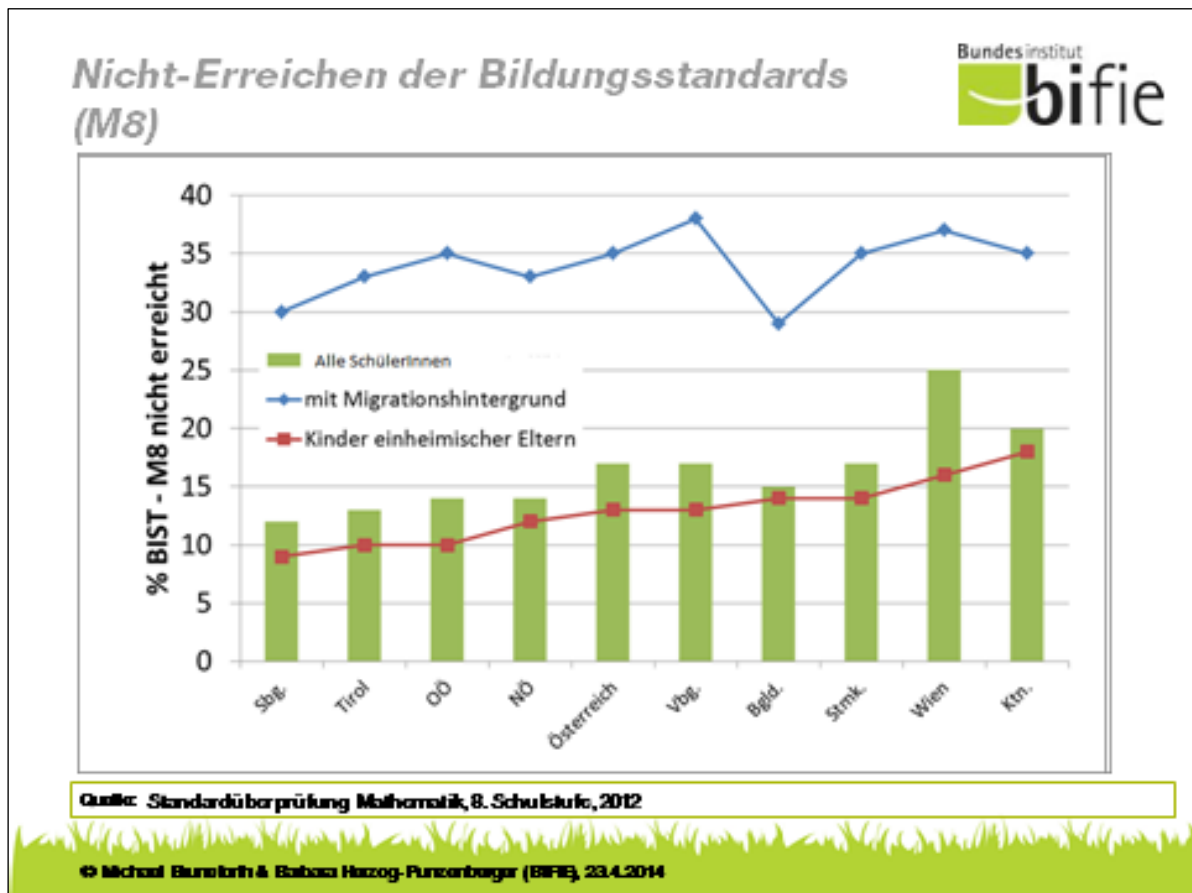
PrimarschülerInnen mit nichtdeutscher Alltagssprache nach Region



Quelle: Nationaler Bildungsbericht Österreich, Band 1, 2012.

Österreich ist insgesamt noch damit beschäftigt, sich auf die Situation mehrsprachiger Klassen einzustellen sowie die Gesellschaft insgesamt erst langsam kulturelle, sprachliche und religiöse Vielfalt in ihre Selbstbild aufnimmt. Oftmals herrschen negative Vorurteile vor, denen die Datenlage klar widerspricht. Während es stimmt, dass Schüler/innen mit Migrationshintergrund in Österreich ein größeres Risiko haben, schwache Kompetenzen in Lesen und Mathematik zu erlangen als solche ohne Migrationshintergrund, ist es nicht wahr, dass alle oder die Mehrheit der Schüler/innen, die schwache Kompetenzen ausgebildet haben, Migrationshintergrund aufweisen. Hingegen sind die Mehrheit der SchülerInnen, die die Bildungsstandards nicht erreichen, in allen Bundesländern - so auch in Wien - Kinder von Eltern, die nicht zugewandert sind. In der untenstehenden Abbildung Nr 10 zeigen die grünen Säulen die Anteile der Kinder, die die Bildungsstandards in Mathematik nicht erreicht haben, an. Die roten Quadrate zeigen den Anteil der Schüler/innen, deren Eltern nicht zugewandert sind, an, die ebenfalls die Bildungsstandards in Mathematik nicht erreicht haben. Diese befinden sich in allen Bundesländern weit oberhalb der Hälfte der Säule. So haben in Wien zwar xy% der Kinder mit Migrationshintergrund die Bildungsstandards nicht erreicht, der Anteil der Schüler/innen mit Migrationshintergrund an jenen, die die Bildungsstandards nicht erreicht haben, ist aber „nur“ 10% während der Anteil der SchülerInnen ohne Migrationshintergrund 15% beträgt.

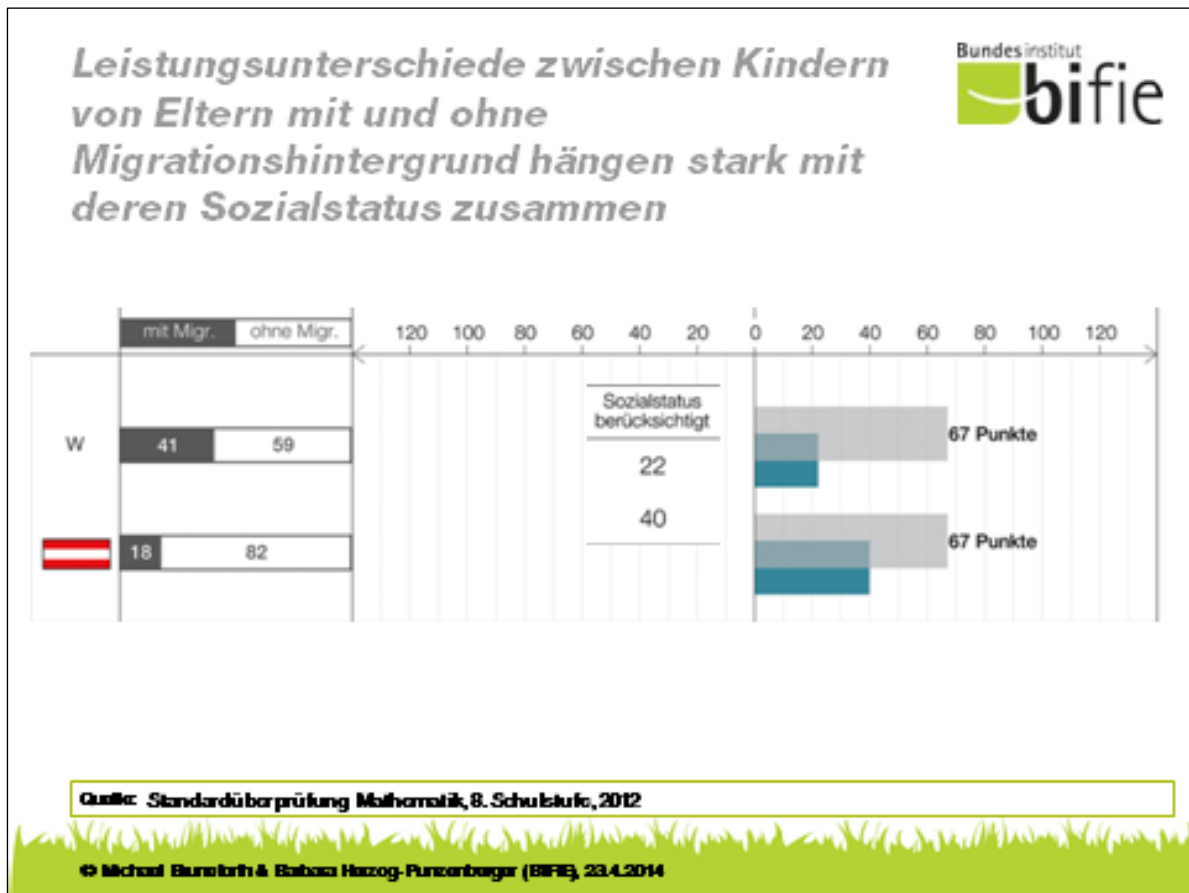
Nicht-Erreichen der Bildungsstandards



Quelle: Schreiner/Breit 2012 & weitere Landesergebnisberichte zur Standardüberprüfung Mathematik, 8. Schulstufe.

Wichtig bei der Betrachtung von Schulleistungen und Bildungserfolg nach familiären Merkmalen ist, wie bereits vorne ausführlich dargestellt, der soziale Hintergrund, insbesondere der Bildungshintergrund der Eltern. Gerade wenn man in Österreich die Schulleistungen der SchülerInnen mit zugewanderten Eltern betrachtet, erklärt sich ein großer Teil der Differenz aus dem Sozialstatus der Familien. Während sich die durchschnittlichen Mathematikleistungen der Schüler/innen der 8. Schulstufe zwischen jenen mit und ohne Migrationshintergrund um 67 Punkte unterscheiden, schrumpft diese Differenz auf 22 Punkte, wenn der Sozialstatus berücksichtigt wird.

Leistungsunterschiede zwischen Kindern von Eltern mit und ohne Migrationshintergrund hängen stark mit deren Sozialstatus zusammen



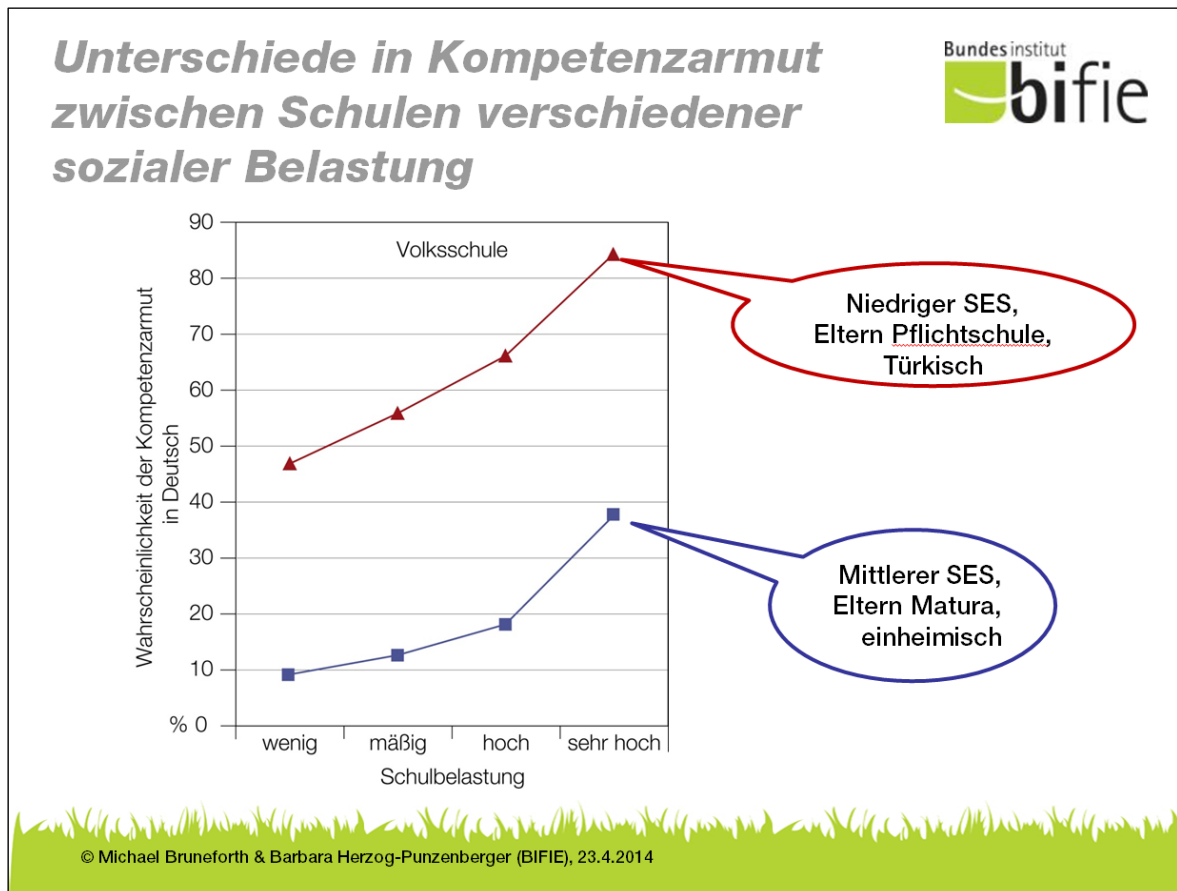
Quelle: Schreiner/Breit 2012.

Es ist zwar gut zu wissen, dass die Differenz viel kleiner wäre, würden die zugewanderten Familien auf der Hierarchieskala der Bildungsabschlüsse und Berufe in Österreich gleich verteilt sein, dem einzelnen Kind wie auch der Klasse und dem Schulstandort hilft das wenig. Für die Schüler/innen ist es hingegen von großer Bedeutung, ob sie aktuell in einer Klasse mit vielen Kindern sind, die selbst schwierige Ausgangsbedingungen haben, um in einer österreichischen Schule erfolgreich zu sein oder in einer Klasse mit wenigen solchen Kindern – und das unabhängig von ihrer eigenen Situation. In Abbildung 7 wird für Kinder verschiedenen sozialer Gruppen mittels eines hypothetischen Vergleiches auf Basis eines Regressionsmodelles mit Daten aus dem Jahr 2010 gezeigt, wie stark die Wahrscheinlichkeit steigt, eine geringe Lesekompetenz zu entwickeln, wenn Kinder in sozial benachteiligten Schulen unterrichtet werden.

Es werden exemplarisch Kinder zweier hypothetischer sozialer Gruppen verglichen. Die blaue Linie symbolisiert Kinder einheimischer Eltern, deren Eltern Matura als höchste Bildung und einen mittleren sozialen Status haben. Die rote Linie symbolisiert Kinder türkischer Herkunft, deren Eltern maximal Pflichtschule haben und einen niedrigen sozio-ökonomischen Status. Wie erwartet, unterscheiden sich die Gruppen systematisch in der Wahrscheinlichkeit, die Volksschule mit geringen Lesekompetenzen abzuschließen. Wichtig ist hier aber die Beobachtung, dass Kinder - unabhängig von ihrer Herkunft - in sozial belasteten Schulen einem vielfach erhöhten Risiko gegenüberstehen, mit geringen Lesekompetenzen die Schule zu verlassen. Während für die Kinder türkischer bildungsferner Familien mit niedrigem Sozialstatus in gering belasteten Schulen das Risiko geringe Lesekompetenzen zu entwickeln knapp unter 50% ist, ist dies in sozial hoch belasteten Schulen

über 80 %. Aber auch für Kinder einheimischer Eltern mit hohem Bildungskapital steigt das Risiko der Kompetenzschwäche in belasteten Schulen stark an.

Unterschiede in Kompetenzarmut zwischen Schulen verschiedener sozialer Belastung



Quelle: Bruneforth, Weber, Bacher 2012. Eigene Darstellung.

Fazit: Neben Maßnahmen zur individuellen Förderung von Schüler/innen sollten auch Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Schulen mit schwierigen Ausgangsbedingungen gesetzt werden. Das Ziel wäre, die Qualität in den Schulen unterschiedlicher Standorte anzugleichen und damit die existenten Nachteile der sozialen Zusammensetzung zu kompensieren. Eine wichtige Voraussetzung, dass diese Schulen die an sie gestellten Herausforderungen bewältigen können, ist, dass sie mehr Ressourcen erhalten, als Schulen mit günstigen Ausgangsbedingungen. (Bruneforth, Weber, Bacher 2012, S. 217.)

Zum Abschluss ist zu betonen, dass sich trotz der skizzierten Herausforderungen, denen sich das Wiener Schulsystem gegenüber sieht, eines sehr eindrucksvoll ist, nämlich dass sich die Wiener SchülerInnen wohl fühlen. Die untenstehende Abbildung nr 11 zeigt nicht nur, dass die SchülerInnen in genau gleichem Ausmaß zufrieden mit ihrer Klasse sind sondern auch, dass in Wien 40% der Kinder gerne in ihre Volksschule gehen während es im österreichischen Durchschnitt nur 30% sind.

Wiener SchülerInnen (VS) fühlen sich wohl in ihrer Schule!

Wiener SchülerInnen (VS) fühlen sich wohl in ihrer Schule!



| Region | Wie gern gehst du in die Schule? | | | | |
|---|--|---|---|---|--|
| | sehr gern  |  |  |  | sehr ungern  |
| W | 40 % | 36 % | 16 % | 4 % | 4 % |
|  | 30 % | 36 % | 21 % | 6 % | 7 % |

Quelle: Standardüberprüfung Mathematik, 4. Schulstufe, 2013.

© Michael Bruneforth & Barbara Herzog-Punzenberger (BIFIE), 23.4.2014

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- Amt der oberösterreichischen Landesregierung. Schulstatistik – nach Schultypen – Schulen – Bezirk Linz. Onlinedokument: http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/Schulen_Internet_Ueberblick.pdf. Zugriff am 17.7.2014.
- Bruneforth, M; Weber; Bacher (2012)
- Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (200x) Informationsblätter
- Eder, F.; Neuweg; Thonhauser (2009)
- Fend, (2008)
- Herzog-Punzenberger, B. & Schnell, P. (2012) „Die Situation mehrsprachiger Schüler/innen im österreichischen Schulsystem – Problemlagen, Rahmenbedingungen und internationaler Vergleich“. In Herzog-Punzenberger, Barbara (Hrsg.) Nationaler Bildungsbericht Österreich 2012. Band 2. Fokussierte Analysen bildungspolitischer Schwerpunktthemen. Graz: Leykam. 229-268. https://www.bifie.at/system/files/buch/pdf/NBB2012_Band2_Kapitel06_0.pdf
- Musterd (2005)
- Schreiner, C. & Breit, S. (2012). Standardüberprüfung 2012 Mathematik, 8. Schulstufe - Landesergebnisbericht Wien, Salzburg: Bundesinstitut BIFIE.
- Schreiner, C. & Breit, S. (2014a). Standardüberprüfung 2013 Englisch, 8. Schulstufe - Landesergebnisbericht Wien, Salzburg: Bundesinstitut BIFIE.
- Schreiner, C. & Breit, S. (2014b). Standardüberprüfung 2013 Mathematik, 4. Schulstufe - Landesergebnisbericht Wien, Salzburg: Bundesinstitut BIFIE.
- Vogtenhuber (2012a) S. 65
- Vogtenhuber (2012b) S. 107
- Wisbauer (2007) In Erler, I. Keine Chance für Lisa Simpson

GABRIELE SCHMID: WIEN WIRD WIEDER JUNG!



Gabriele Schmid leitet die Abteilung Bildungspolitik der AK-Wien

WIENS BILDUNGSSYSTEM IM WANDEL

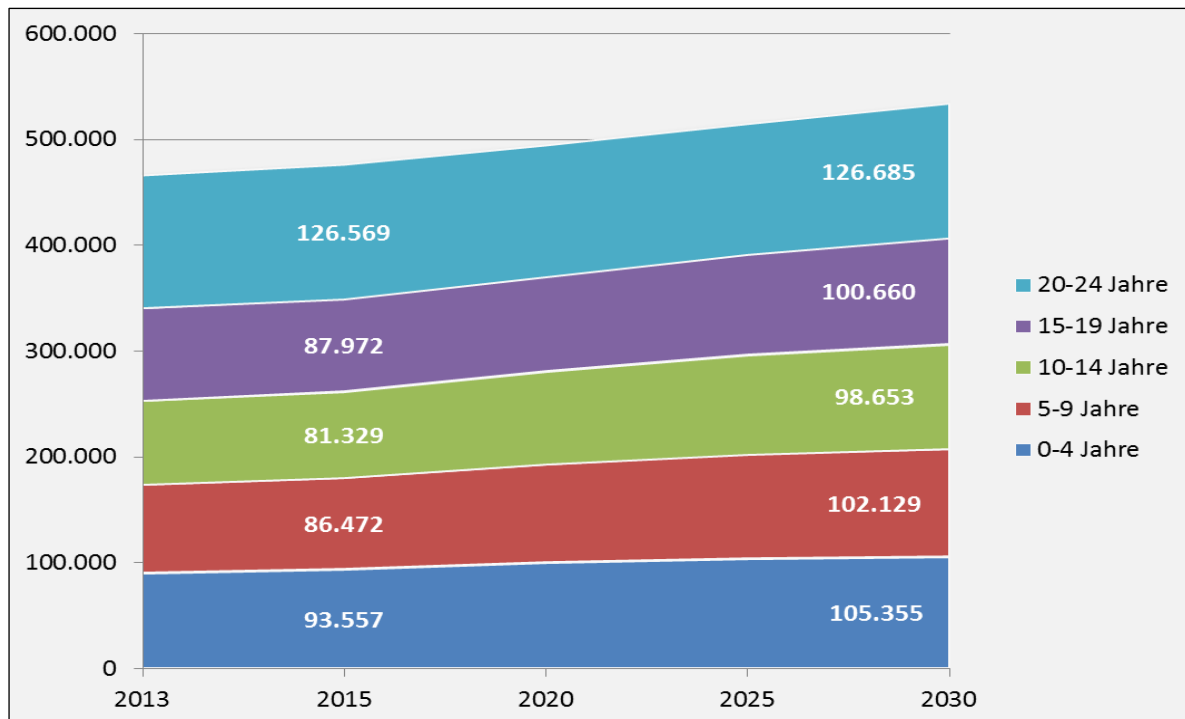
Wer hätte dies gedacht? Noch vor einigen Jahren war demografischen Trends entsprechend anzunehmen in einer alternden Stadt leben zu müssen, wo Jugend wie in China eine rare Überraschung im Meer der Alten ist.

Die Verjüngung Wiens ist überaus positiv, wenngleich wie jeder Veränderung auch mit Herausforderungen verbunden. Entscheidend ist und wird sein, ob es glückt jungen Menschen über gelingende Bildung und Ausbildung den Schlüssel für eine positive gesellschaftliche Fortentwicklung in die Hand zu geben.

Nebenbemerkung: Dabei geht es nicht nur darum, ob die jungen Menschen für Bildung gewonnen werden können, sondern vorrangig auch um eine reformatorische Ausgestaltung des österreichischen Bildungswesens, das - weil in internen Grabenkämpfen gefangen - , sich nicht ausreichend um die jungen Menschen kümmert. Bildung, vor allem Schulbildung, heiß umkämpft in einer teilweise unheilsamen Mischung aus starker zentraler Steuerung und großem willkürlichen Wildwuchs auf der Umsetzungsebene, dazu wenig Wissen darüber wie zentral vorgegebene Maßnahmen tatsächlich wirken.

Wenn wir nur einen kurzen Blick auf die Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen für Wien werfen (siehe **Abbildung 1**), ist einfach zu erkennen, dass sich insbesondere die Gruppe der jüngsten BewohnerInnen Wiens dynamisch entwickeln wird. Bis zum Jahr 2015 erhöht sich die Gruppe der schulpflichtigen Kinder bis 14 Jahre um etwa 26.000 Personen. Die Gruppe der 15- bis 19jährigen wächst zwar auch, aber deutlich geringer, während die Gruppe der 20-25jährigen sogar sinkt bzw stagniert.

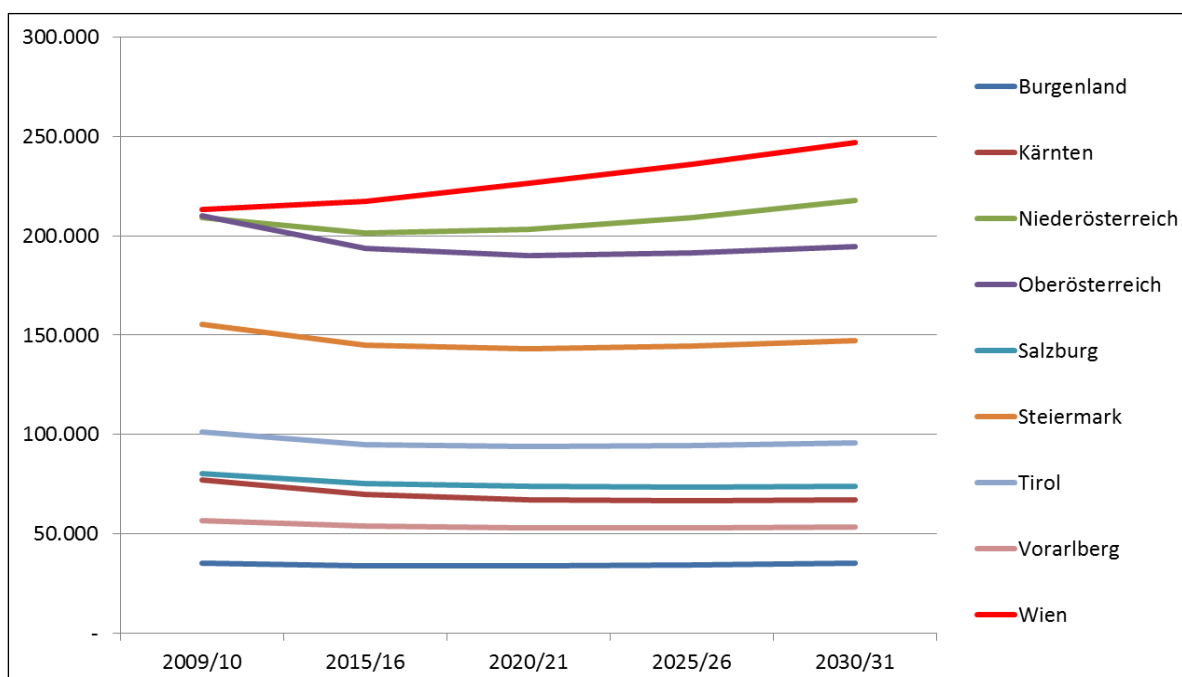
Prognose zur Bevölkerungsstruktur für Wien nach Altersgruppen (Abbildung 1)



Damit wird deutlich, dass sich Wien diametral zur Entwicklung in allen Bundesländern ausgestaltet wird. Während die Zahl der SchülerInnen bundesweit sinkt, wächst nur Wien deutlich (siehe **Abbildung 2**). Niederösterreich wächst ab 2020, aber bemerkenswerterweise ausschließlich im Umland Wiens, was nichts anderes darlegt, als dass sich Wien über seine politische Grenze hinaus ausdehnt. Die stärksten Zuwächse wird es im Wiener Umland-Nord und Wiener Umland Süd geben: 2030 werden diese Regionen um ein Fünftel mehr an Bevölkerung besitzen als derzeit.

Diese Bevölkerungsdynamik ist dazu auf einzelne Bezirke Wiens konzentriert: Favoriten, Donaustadt; Floridsdorf und Liesing werden die größten Zuwächse an SchülerInnen vorfinden.

Prognose SchülerInnenzahl nach Bundesländern (Abbildung 2)



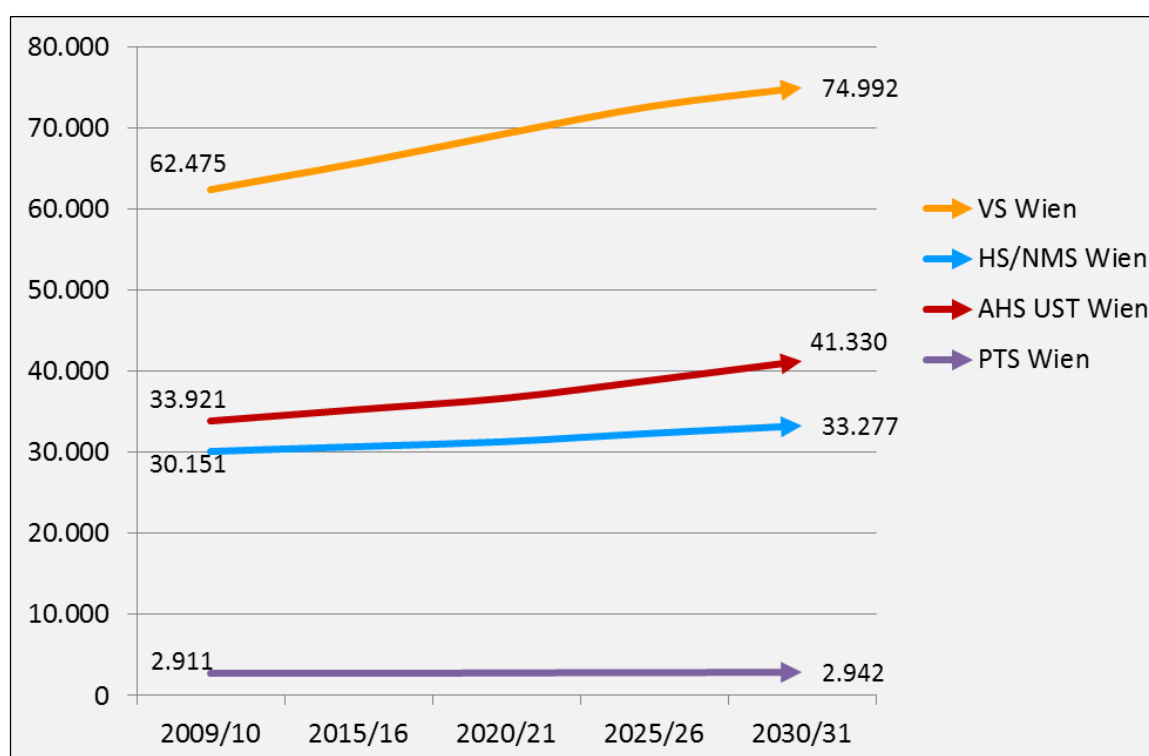
An der österreichischen Schulentwicklung wird von kritischen BildungsforscherInnen immer wieder kritisiert, dass die Kosten des Schulwesens (siehe etwa Education at a glance der OECD der letzten Jahre) in Österreich stark gestiegen sind, obwohl die Zahl der SchülerInnen sinkt und die Qualität der schulischen Leistungen sich trotz deutlich erhöhtem Ressourceneinsatzes nicht verbessert hat. Dieser Befund ist für Wien allerdings nur eingeschränkt gültig: denn Wiens Schulen brauchen klarerweise mehr Ressourcen, allein aufgrund der steigenden SchülerInnenzahlen.

Einige Fragen zur Schulentwicklung für Wien ergeben sich aus dem bisherigen Befund:

- (a) Wird es ausreichend gewünschte und geeignete Schulplätze in Wien geben?
- (b) Welche Veränderungen in den Anforderungen an Schule gibt es längerfristig und welche Besonderheiten hat Wien sonst noch vorzuweisen?

Konzentriert auf die SchülerInnenentwicklung in Wien im Detail liegt folgendes Bild⁴ vor:

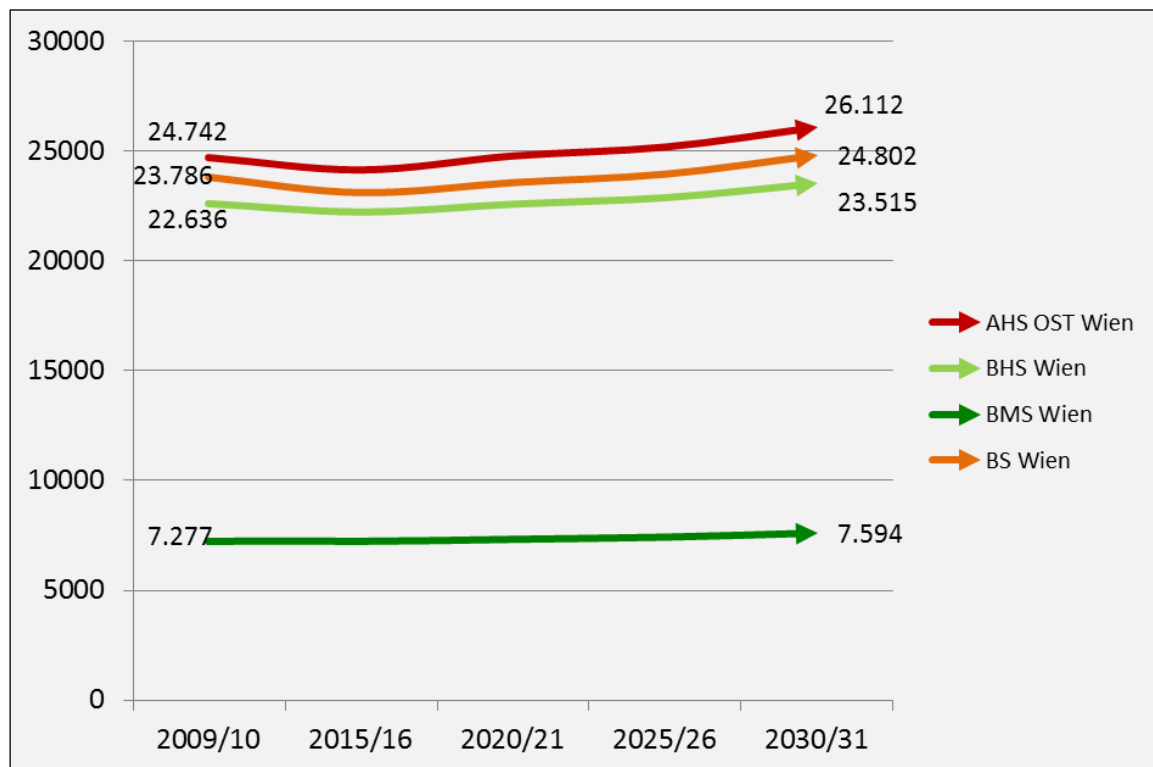
Prognose SchülerInnenzahl für Wien: Elementarstufe und Sekundarstufe I (Abbildung 3)



Ein starkes Wachstum der Bevölkerung im Schulalter um 16% bis 2030 ergibt sich zu 13% aus dem bereits erwähnten Bevölkerungswachstum und zu 3% aus den Effekten einer positiv zu bewertenden steigenden Bildungsbeteiligung junger Menschen.

Der stärkste Anstieg folgt mit 20% Plus der demografischen Entwicklung und kommt an den Volksschulen zum Vorschein, wo auch keine zwischenzeitlichen Rückgänge zu erwarten sind.

⁴ Die Schulbesuchsprognose von Statistik Austria liegt in mehreren Varianten vor: ich wähle die sogenannte Trendvariante, die neben den demografischen Veränderungen auch das abgewandelte Schulwahlverhalten aus dem letzten Jahrzehnt fortschreibt.

Prognose SchülerInnenzahl für Wien: Sekundarstufe II (Abbildung 4)

An Wiener Hauptschulen/Kooperativen Mittelschulen/Neuen Mittelschulen wird die Zahl der SchülerInnen um rund 10% höher liegen als derzeit und ist somit dem Bundestrend diametral entgegengesetzt. Die Zahl der HauptschülerInnen ist in Wien im Bundesvergleich ohnehin gering und wird also nur mäßig steigen.

Ursache dafür ist der Trend zur AHS-Unterstufe, wo von einem bereits hohen Niveau aus ein weiterer Anstieg von 22% Plus erwartet wird.

Die Polytechnische Schule, ursprünglich als Zulieferschule für die Lehrausbildung konzipiert, hat in Wien nur mehr geringe Bedeutung: sie wird in Wien stagnieren, während sie im übrigen Bundesgebiet überall rückläufig sein wird.

Deutlich geringer sind die Anstiege in den weiterführenden Schulen (siehe Abbildung 4).

Weil die Gruppe dieser Jugendlichen ja bereits im Schulsystem ist, wird sich die Zahl nur beschränkt vergrößern können und die Verteilung ist schon zu einem bedeutsamen Teil vorhersehbar. Die AHS-Oberstufe stagniert für einige Jahre und wird längerfristig mehr SchülerInnen aufnehmen. Berufsbildende Mittlere Schulen wie die Handelsschule oder Technische Fachschulen werden auch für Wien laut Prognose weniger nachgefragt werden. Allerdings sind hier – insbesondere angesichts der von der Bundesregierung angekündigten Ausbildungspflicht für alle Jugendlichen bis 18 Jahre – grobe Veränderungen möglich. Diesen Schulformen käme unter veränderten Umständen eine bedeutsame Rolle insbesondere in Wien zu, nachdem die Alternative des Einstiegs in eine reguläre Lehrstelle für Wiener Jugendliche mangels Angebot schwer erreichbar scheint.

Die Berufsbildenden Höheren Schulen wie HTL, HAK oder Humanberufliche Schulen scheinen in den nächsten Jahren, was die SchülerInnenanzahl betrifft, zu stagnieren und schließlich ist mit einem geringen Anstieg an Berufsschulen, sprich Lehrlingen zu rechnen.

Der Großraum Wien wächst und auch aus den Umlandgemeinden werden Jugendliche in Wien nach Ausbildungsmöglichkeiten suchen, was die Platznot verstärken wird.

Angesichts dieser doch unerwartet großen Zuwächse an SchülerInnen, stellt sich die Frage: Werden alle SchülerInnen Platz finden?

Für den Pflichtschulbereich erscheint die Antwort vergleichsweise einfach: im Pflichtschulbereich herrscht – wie der Name sagt – Schulpflicht. Es muss und wird der Stadt Wien gelingen für alle schulpflichtigen Kinder einen Schulplatz zu organisieren.

Inwieweit dann allerdings die Qualität des Schulplatzes unter der Knappheit der Plätze zu leiden haben wird, hängt davon ab, wie viele finanzielle Ressourcen Wien für die Schulplätze ausgeben wird und davon, ob genügend qualitativ genügender Platz aufgetrieben werden kann. Von Kleinstschulzuständen wie in manchen Bundesländern geradezu gängig (siehe etwa das Burgenland wo ein Drittel der VolksschülerInnen in Schulen unter 25 SchülerInnen geht), kann Wien jedenfalls nur träumen.

Viele bildungswissenschaftliche Studien (siehe etwa Wössmann 2006; Altrichter/Sommerauer 2007) weisen nach, dass die KlassenschülerInnenzahl für die Qualität des Unterrichts und des Lernens nur marginale Bedeutung hat. Die Gestaltung des Lernraums allerdings ist jedenfalls bedeutend und auch, ob Eltern sich mit Ausweichquartieren zufrieden geben werden.

Der Trend zu höheren Bildungsabschlüssen wie wir ihn an der Nachfrage nach Schulplätzen an höheren Schulen ablesen können, ist jedenfalls positiv. Was Wiens Schulen jedenfalls brauchen werden, ist eine politische Kooperation mit Niederösterreich und da speziell den Umlandgemeinden. Nur eine bundesländerübergreifende Zusammenarbeit kann die Platz- und Qualitätsanforderungen zufriedenstellend lösen.

WAS WIEN PLANT UND TUT

Wien ist überdies nicht untätig. Zwischen 2008 und 2017 ist bereits ein umfassendes Schulsanierungsprogramm im Gang. Im Zuge dessen werden laut Angaben der Stadt Wien an 242 Pflichtschulen neben rein baulicher Sanierung auch schulische Tagesbetreuung geschaffen; neue Klassen eingerichtet etc. Im Jahr 2014 etwa werden fünf Wiener Schulen durch Zubau erweitert, 2015 weitere drei Schulen. Das Schulinvestitionsprogramm für Bundesschulen investiert 278 Mio € für 5.900 zusätzliche Schulplätze an AHS- Unter- und Oberstufe sowie an Berufsbildenden Höheren Schulen. 10 Schulneubauten, 12 Erweiterungen an AHS, BHS ... demonstrieren auch die erweiterten Aktivitäten des Bundes. Im Zuge des Neubauprogramms an Bildungseinrichtungen 2012 bis 2023 werden elf neue sogenannte „Campusmodelle“ in Wien - zB am Hauptbahnhof, am Nordbahnhof - eingerichtet werden. Campusschulen gelten als vorbildlich, was Schulqualität betrifft und werden in der Wiener Schulentwicklung positive Beispiele entwickeln.

Kritisch anzumerken ist allerdings, dass die Bundesschulinitiative in Wien im Vergleich zu anderen Bundesländern wie etwa Oberösterreich bescheiden ankommt. Bei insgesamt sinkender SchülerInnenzahl in Oberösterreich werden dort 9 Neubauten und 19 Schulerweiterungen an Bundesschulen vorgenommen.

Abschätzung – Bedarf für die nächsten 10 Jahre:

- Zusätzlich ca 7.000 VolksschülerInnen
- Zusätzlich ca 1.000 HS/NMS SchülerInnen
- Zusätzlich ca 10.000 Kindergartenplätze
- Zusätzlich ca 3.700 AHS-Unterstufe
- Zusätzlich ca 2.200 AHS-Oberstufe und BHS
- In Summe ca 24.000 Plätze

GROSSE ANSTRENGUNGEN LIEGEN VOR WIEN

Klar ist: der Platz sowohl in Kinderbetreuungseinrichtungen als auch an Wiener Volksschulen ist jetzt schon sehr knapp. Die Knappheit wird weiter ansteigen. Massive Anstrengungen müssen gesetzt werden, um den Anforderungen der nächsten Jahre gut nachkommen zu können. Derzeit sind ausreichend Plätze für den gestiegenen Bedarf nicht vorhanden. Viele Bauprojekte sind jedoch noch offen und es wird notwendig sein auch auf unkonventionellere Lösungen wie die Anmietung von Erdgeschossräumlichkeiten für Kindergärten und Schulen zurückgegriffen werden.

Wichtig ist vor allem auch, dass die Abstimmung des Wiener Wohnbaus mit Schul- und Kindergartenplatzbau optimiert wird, denn offensichtlich gibt es hier bei den Planungen wiederholt Abstimmungsprobleme.

Dazu kommt – wie erwähnt – die notwendigen Übereinkünfte mit Niederösterreich, woher die meisten SchulpendlerInnen bereits jetzt stammen. Dafür sind an Bundesschulen Vereinbarungen zwischen Bund und den betroffenen Bundesländern vorrangig.

SOZIALE BENACHTEILIGUNG UND MIGRATIONSHINTERGRUND IN WIENS SCHULEN

An Wiens Schulen gibt es eine außergewöhnlich hohe Konzentration an sozial benachteiligten SchülerInnen (Daten aus der BIFIE Bildungsstandardmessung 2012). (siehe Abbildung 6).

Diese hohe Zahl konzentriert sich an ausgewählten Schulstandorten und korreliert häufig, aber nicht zwangsläufig mit einer hohen Zahl an Kindern mit Migrationshintergrund. Ein bedeutender Teil der Kinder mit Migrationshintergrund und sozialer Benachteiligung hat Sprachförderbedarf in Deutsch und/oder der Erstsprache.

Dies ist ein städtisches Phänomen wie es auch in anderen österreichischen oder europäischen Städten bzw. Stadtvierteln vorherrscht.

An einem Beispiel illustriert, lässt sich auf eindrückliche Art zeigen, welche Unterschiede in der Chancengerechtigkeit und der Förderung der Kinder aus diesen Besonderheiten entstehen.

An den zehnten Wiener Gemeindebezirk grenzt die niederösterreichische Kleingemeinde Hennersdorf im Süden Wiens. Deren Volksschule wird als Schulverbund mit der dortigen Nachbargemeinde Achau betrieben. In keiner Volksschulklasse dort werden mehr als 15 Kinder unterrichtet; offenbar gibt es kaum soziale Benachteiligung oder Migrationshintergrund unter den Kindern dort. Wer sich dann über die Stadtgrenze nach Wien Favoriten – einem der ärmeren Bezirke Wiens – begibt, ist mit einer gänzlich anderen Situation konfrontiert: Volksschulklassen unter 25 Kindern sind kaum zu finden; die überwiegende Mehrheit der Kinder hat Migrationshintergrund verbunden mit den Phänomenen der sozialen Benachteiligung (wie bildungsferne Eltern...)

VolksschullehrerInnen in Favoriten sollen selbstverständlich die gleichen Kompetenzen mit ihren SchülerInnen erarbeiten wie jene in Hennersdorf. Dies ist schier unmöglich.

In Österreich ist mittlerweile unzähligen Studien zufolge (siehe etwa Nationaler Bildungsbericht 2012) die soziale Vererbung von Bildungsschancen stark ausgeprägt. Wenn bildungsferne Eltern wenig Bildung genossen haben, können sie nur wenig an ihre Kinder weitergeben.

Darüber hinaus zeigen Untersuchungen, dass zum bildungsfernen Elternhaus durch die Wahl der Wohngegend, die ja in der Regel auf finanziellen Gründen gewählt wird, sehr häufig eine Konzentration sozial benachteiligter an bestimmten Schulstandorten entsteht. Negative Auswirkungen dieser Konzentration von benachteiligten SchülerInnen bestehen darin, dass die individuellen Unterstüt-

zungsmöglichkeiten der LehrerInnen in dieser Situation beschränkt sind, dass das Klassenklima häufig leidet; dass die außerschulische Unterstützung insgesamt fehlt.

Der Nationale Bildungsbericht 2012 bestätigt, dass der entscheidende Teil des Leistungsrückstandes von Schulkindern aufgrund eines benachteiligenden sozio-ökonomischen Hintergrunds des Elternhauses besteht.

Wenn die Schule nicht kompensieren kann, was die Elternhäuser nicht leisten können, dann bleiben die Kinder auf der Strecke.

Immer wieder wichtig ist es dabei zu betonen: Dass Kinder Migrationshintergrund haben, sie selbst oder ihre Eltern also im Ausland geboren sind, ist an sich kein Problem.

Die Kombination des Migrationshintergrunds mit einer prekären sozialen Lage des Haushalts, mit einem niedrigen Bildungsstand der Eltern aber, führt nachweisbar zu deutlich geringeren Entwicklungschancen für die betroffenen Kinder.

FAZIT

- (a) Wien muss mehr als andere in Bildung investieren.
- (b) Notwendig ist die Konzentration auf gute Qualität bei der Schaffung von Schulraum
- (c) Insbesondere der Ausbau hochwertiger Ganztageschulen in Wien kann soziale Benachteiligung der Kinder kompensieren helfen
- (d) Wien braucht dringend eine sozial indizierte Ressourcenverteilung im Schulwesen: soll heißen: Schulstandorte mit hoher Dichte an sozial benachteiligten SchülerInnen brauchen deutlich mehr Ressourcen, um ihren Kindern Entwicklungschancen geben zu können
- (e) Wien muss die Mehrsprachigkeit seiner Bevölkerung als Bereicherung verstehen lernen. Investitionen in die Erstsprachenförderung der nachwachsenden WienerInnen rentieren sich letztlich in Weltoffenheit und wirtschaftlichen Vorteilen.

HELMUT MAHRINGER: WIEN WÄCHST – ARBEITSMARKT UND BESCHÄFTIGUNG



Helmut Mahringer ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung in den Forschungsbereichen Arbeitsmarkt, Einkommen und soziale Sicherheit

Wien wächst und das Bevölkerungswachstum der Bundeshauptstadt hat sich in den letzten Jahren noch beschleunigt. Damit wächst auch das Angebot an Arbeitskräften in Wien kräftig. Gleichzeitig hat Wien einen Deindustrialisierungsprozess hinter sich. Der massive Strukturwandel in der Wiener Wirtschaft hat einerseits die Beschäftigungsentwicklung vorübergehend gedämpft und andererseits Anpassungsdruck in Richtung neuer, höherer und dienstleistungsorientierter Qualifikationen erzeugt. Die Arbeitsmarktsituation in Wien ist daher – trotz einer modernen städtischen Wirtschaftsstruktur und einem hohen Anteil gut ausgebildeter Arbeitskräfte – schwieriger als in anderen Regionen Österreichs. Wien weist eine höhere Arbeitslosigkeit sowie höhere Anteile an Arbeitslosen mit Vermittlungshindernissen und langfristiger Ausgrenzungsproblematik auf. Gerade durch die starke Zuwanderung ist auch die Frage einer guten Integration ausländischer Arbeitskräfte eine wesentliche Herausforderung. Baldige Entspannung der Arbeitsmarktlage in Wien ist aufgrund der anhaltend starken Ausweitung des Arbeitskräfteangebots und der moderaten Wachstumsaussichten noch nicht in Sicht.

Ziel des Vortrags ist es, mit einigen stilisierten Fakten zur Arbeitsmarktentwicklung vor dem Hintergrund des starken Bevölkerungswachstums in Wien zur Diskussion beizutragen. Ich möchte direkt bei der Bevölkerungsentwicklung ansetzen, die wohl einen zentralen treibenden Faktor für die aktuelle Arbeitsmarktsituation darstellt. Eine zweite wesentliche Herausforderung ist im starken strukturellen Wandel zu suchen, dem speziell Wien unterworfen war und ist. Dieser hat in den letzten Jahrzehnten die Nachfrage nach Arbeitskräften und den Anpassungsbedarf am Arbeitsmarkt in Wien massiv verändert. Die im Österreich-Vergleich hohe Arbeitslosigkeit ist durch beide Faktoren wesentlich beeinflusst und stellt sowohl ein Problem für viele in Wien ansässige Menschen als auch eine Herausforderung für die Politik dar.

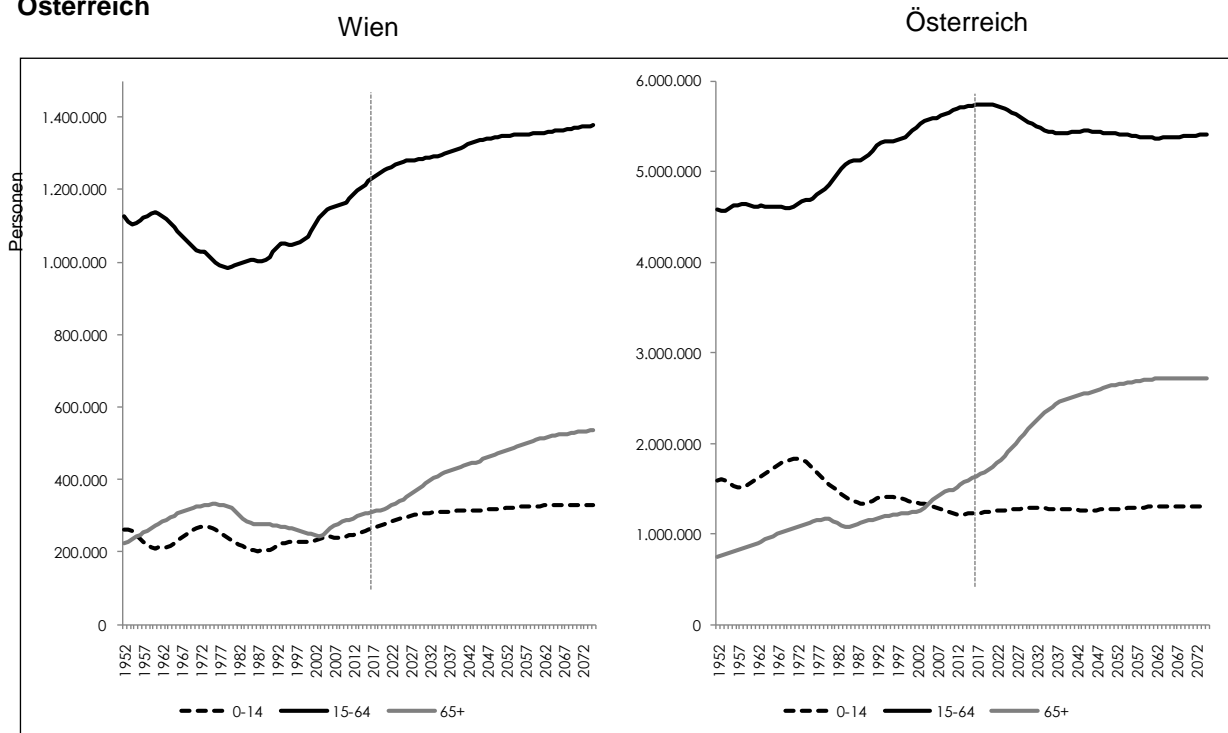
BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Lassen Sie mich zuerst kurz ein paar wesentliche Eckpunkte der Bevölkerungsentwicklung zeigen, wie sie in den letzten Jahren zu beobachten war und in den kommenden Jahren erwartet wird. Da-

bei ist wohl voraus zu schicken, dass Bevölkerungsprognosen im Allgemeinen erstaunlich unsicher sind. Vielfach herrscht die Ansicht, sie wären einfach und ohne wesentliches Abweichungsrisiko zu erstellen, doch die Determinanten der Bevölkerungsentwicklung – insbesondere die Migration – sind von großen Unsicherheiten geprägt und damit schwer abschätzbar.

In Abbildung 1 ist die historische Entwicklung sowie die Prognose der Bevölkerungsentwicklung (Hauptvariante) in breiten Altersgruppen dargestellt. Die durchgezogene schwarze Linie beschreibt die Entwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung, also der Altersgruppe 15 bis 64 Jahre, die nach einem Tiefpunkt in den frühen 1980er Jahren wieder deutlich zunimmt. Seither liegt sie um ca. 20% über dem damaligen Wert von rund einer Million und wird vermutlich in den nächsten 30 Jahren nochmals um über 10% wachsen, sofern sich die Annahmen des Hauptszenarios der Bevölkerungsprognose bewahrheiten.

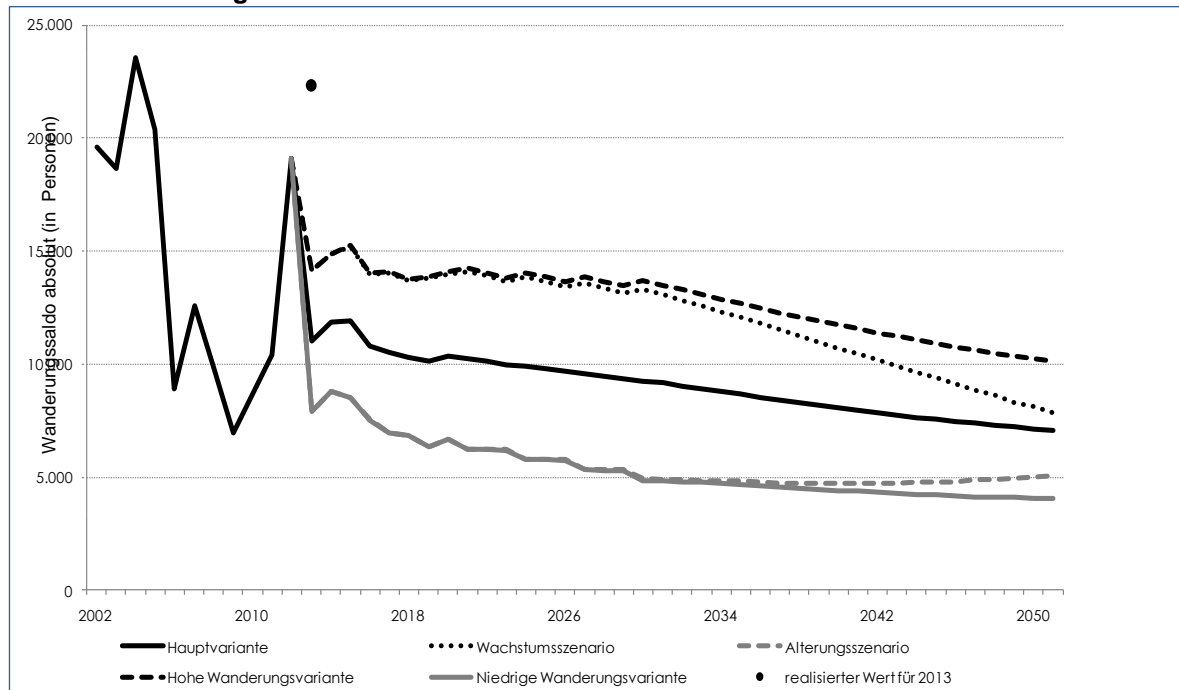
Historische und prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (absolut) in Wien im Vergleich zu Österreich



Q.: Statistik Austria, Bevölkerungsprognose 2013, Hauptvariante.

Dieses Szenario ist durchaus nicht als Obergrenze der möglichen Entwicklungen anzusehen, wie ein Blick auf das unterstellte Zuwanderungsszenario zeigt, das von einem jährlichen Migrationsaldo von aktuell etwas über +10.000 ausgeht: Im Jahr 2013 betrug der Migrationsaldo in Wien mehr als das Doppelte und lag damit auch klar über den Szenarien mit hohen Zuwanderungsannahmen (vgl. Abbildung 2). Damit wird deutlich, dass Wien in absehbarer Zeit nicht mit einer Verknappung der erwerbsfähigen Bevölkerung konfrontiert sein wird.

Nettozuwanderungsszenarien für Wien

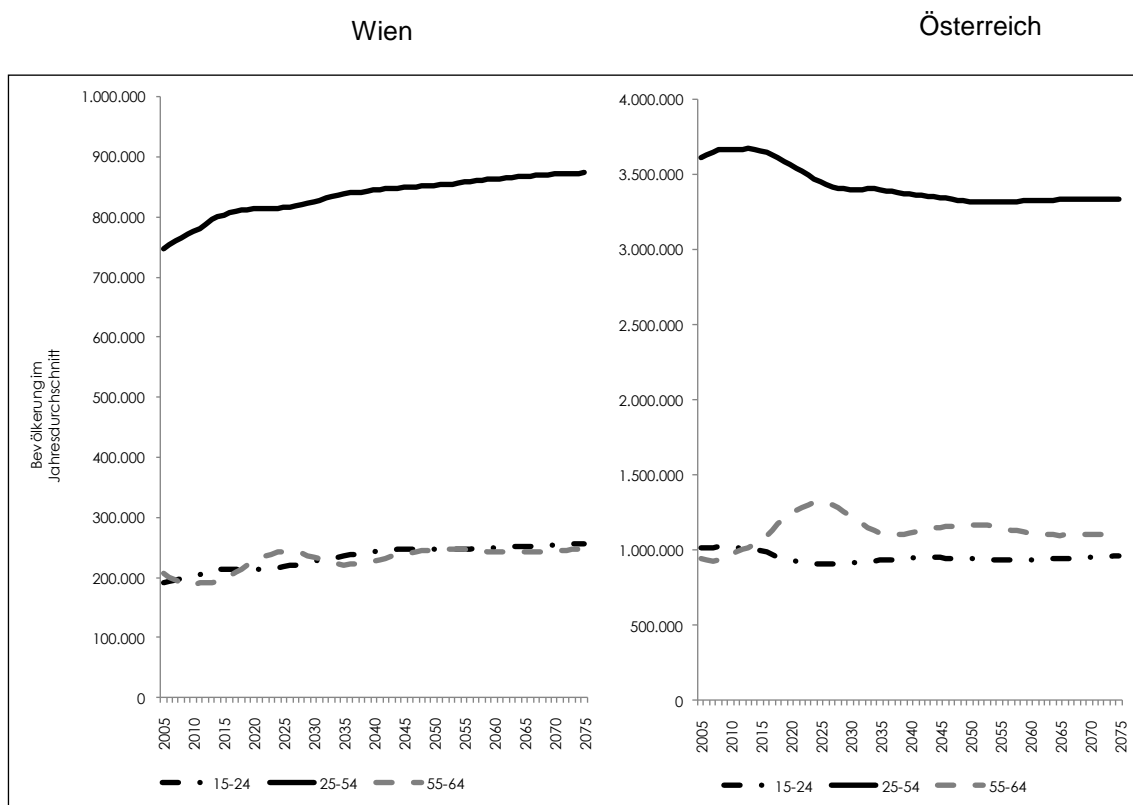


Q.: Statistik Austria, Bevölkerungsprognose 2013; Wanderungsstatistik 2013.

Gleichzeitig wird sich die Altersstruktur der erwerbsfähigen Bevölkerung voraussichtlich kaum verändern. Die Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Altersgruppen innerhalb der erwerbsfähigen Bevölkerung (von 15 bis 64 Jahren) weist für alle Altersgruppen nach oben. Weder ist eine markant überproportionale Zunahme der älteren Personen im Erwerbsalter, noch ein Rückgang bei den Jugendlichen zu erwarten – wie das hingegen für Österreich insgesamt prognostiziert wird (vgl. Abbildung 3).

Die Altersstruktur der Wiener Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird in den nächsten Jahrzehnten weitgehend unverändert bleiben: Der Anteil Älterer (55-64-Jähriger) an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird in Wien in den nächsten 20 Jahren ausgehend von einem Niveau von rund 16% um nur 1-2 Prozentpunkte zunehmen, jener der Jugendlichen gleich bleiben und der Anteil der im Haupterwerbsalter befindlichen Personen wird – der Hauptvariante der Bevölkerungsprognose zufolge – minimal zurückgehen.

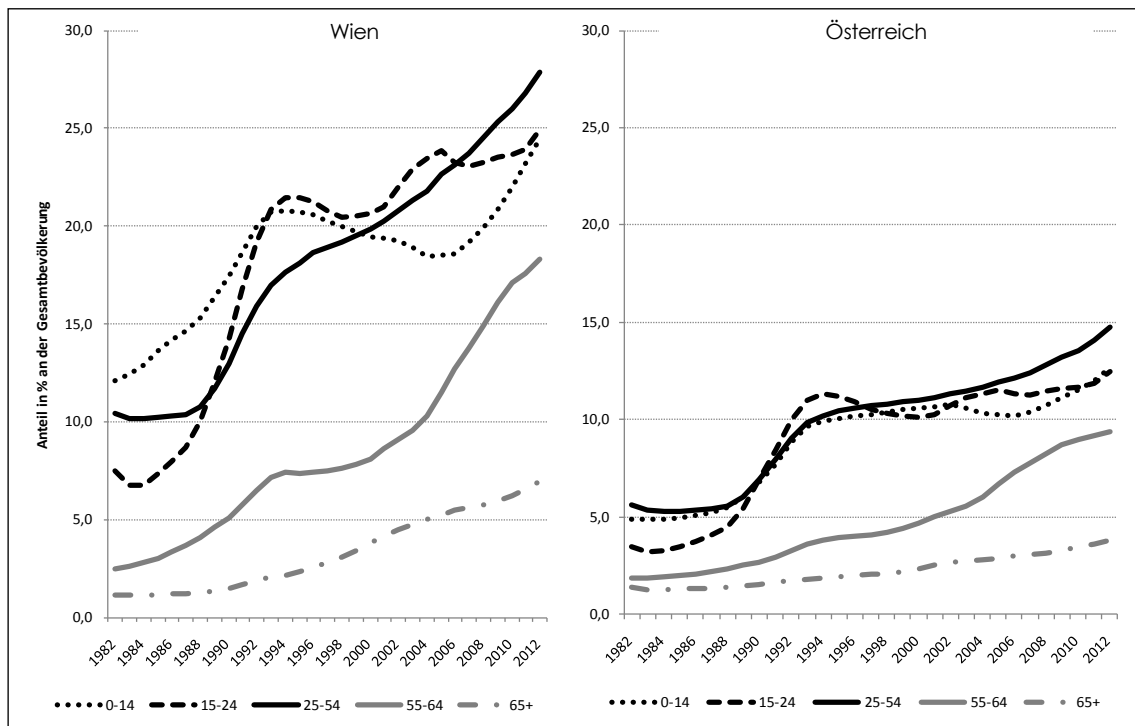
Historische und prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im erwerbsfähigen Alter (absolut) in Wien im Vergleich zu Österreich



Q.: Statistik Austria, Hauptvariante der Bevölkerungsprognose 2013.

Das Bevölkerungswachstum in Wien ist stark durch Zuwanderungsströme getrieben. Der Anteil der Ausländerinnen und Ausländer an der Bevölkerung (vgl. Abbildung 4) steigt zwar in ähnlichen Mustern wie in Österreich insgesamt, aber auf markant höherem Niveau. Am stärksten nimmt aktuell, bedingt durch die starke Zuwanderung von Arbeitskräften aus den Nachbarländern, der Anteil der Ausländer/innen im Haupterbsalter zu. Im Jahr 2012 erreichte er in Wien knapp 28% (in Österreich knapp 15%). In den Altersgruppen ab 55 Jahren und besonders ab 65 Jahren liegt der Anteil der Bevölkerung mit nicht österreichischer Staatsbürgerschaft dagegen deutlich niedriger.

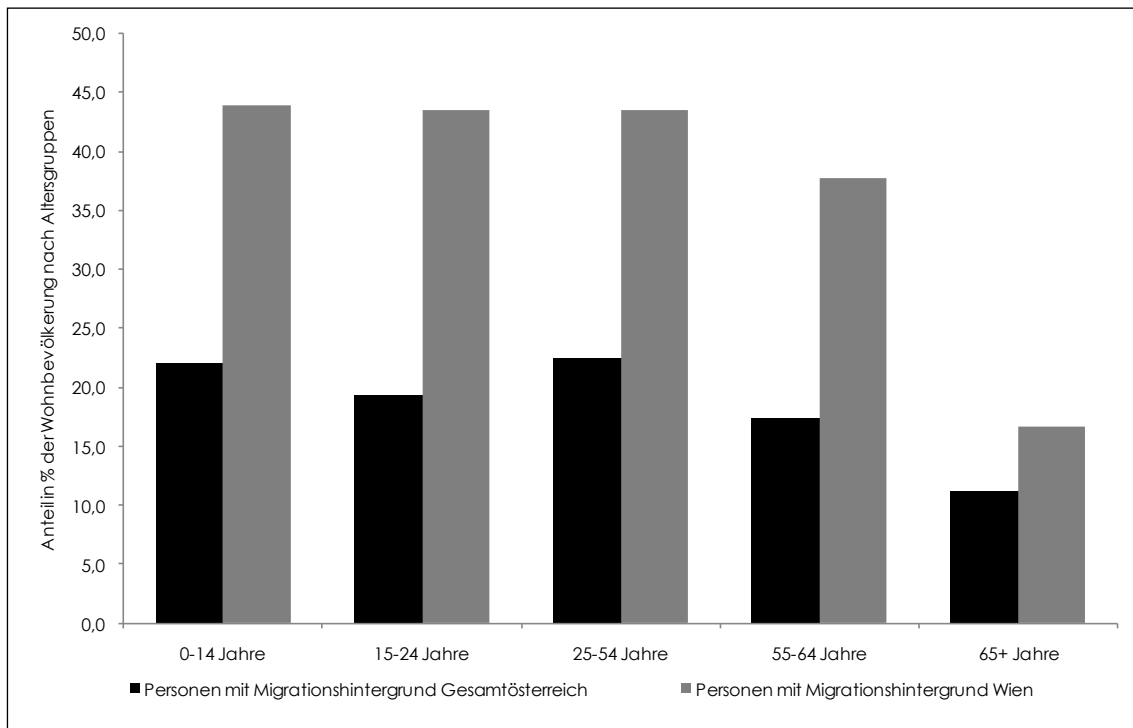
AusländerInnenanteil an der Bevölkerung nach Altersgruppen: Wien und Österreich



Q: Statistik Austria: Statistik des Bevölkerungsstandes 2013

Ein ähnliches Bild auf höherem Niveau wird bei Betrachtung des Migrationshintergrunds der Bevölkerung sichtbar (vgl. Abbildung 5): In Wien haben rund 43,5% der Bevölkerung unter 55 Jahren Eltern, die beide im Ausland geboren wurden, rund doppelt so viele wie in Österreich insgesamt. Über alle Altersgruppen betrachtet, beträgt der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund in Wien 38,4% und in Österreich 18,9%. Wien profitiert somit von einer aufgrund der Zuwanderung ausgeglicheneren Altersstruktur der Bevölkerung. Die Integration der ansässigen wie neu hinzukommenden Bevölkerungsteile mit Migrationshintergrund stellt jedoch für Wien eine auch quantitativ beträchtliche Herausforderung dar.

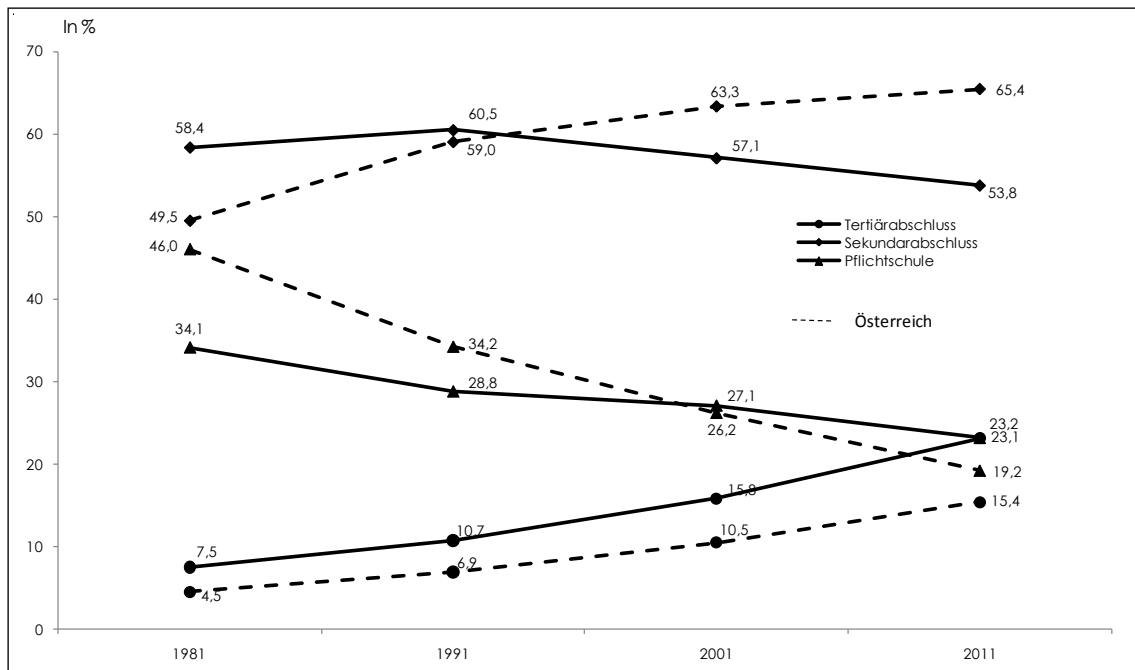
Bevölkerung mit Migrationshintergrund 2013 nach Altersgruppen: Österreich und Wien im Vergleich



Q: Statistik Austria: Mikrozensus

Die Bildungsstruktur Wiens ist von einer Tendenz zur Polarisierung zwischen geringem und hohem Ausbildungsniveau gekennzeichnet. Der Anteil von tertiären Abschlüssen nimmt in Wien deutlich und stärker als in Gesamtösterreich zu, gleichzeitig geht jedoch der Anteil von gering Qualifizierten mit maximal Pflichtschulabschluss deutlich weniger stark zurück. Mittlere Ausbildungsniveaus nehmen in Wien – anders als in Österreich insgesamt – sogar ab. Diese Polarisierung schlägt sich auch in der Beschäftigungsstruktur nieder und zeugt von dem beträchtlichen Strukturwandel, dem Wien in den letzten Jahrzehnten unterworfen war.

Entwicklung des Qualifikationsniveaus in der erwerbsfähige Bevölkerung seit 1981: Wien und Österreich

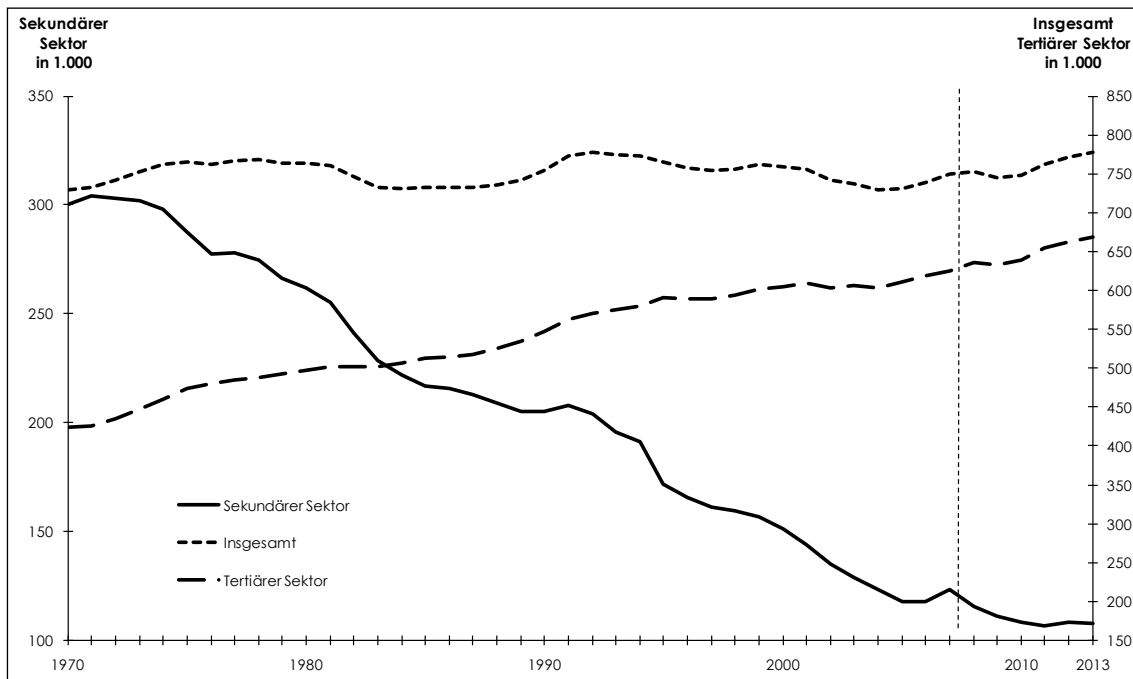


Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

STRUKTURWANDEL

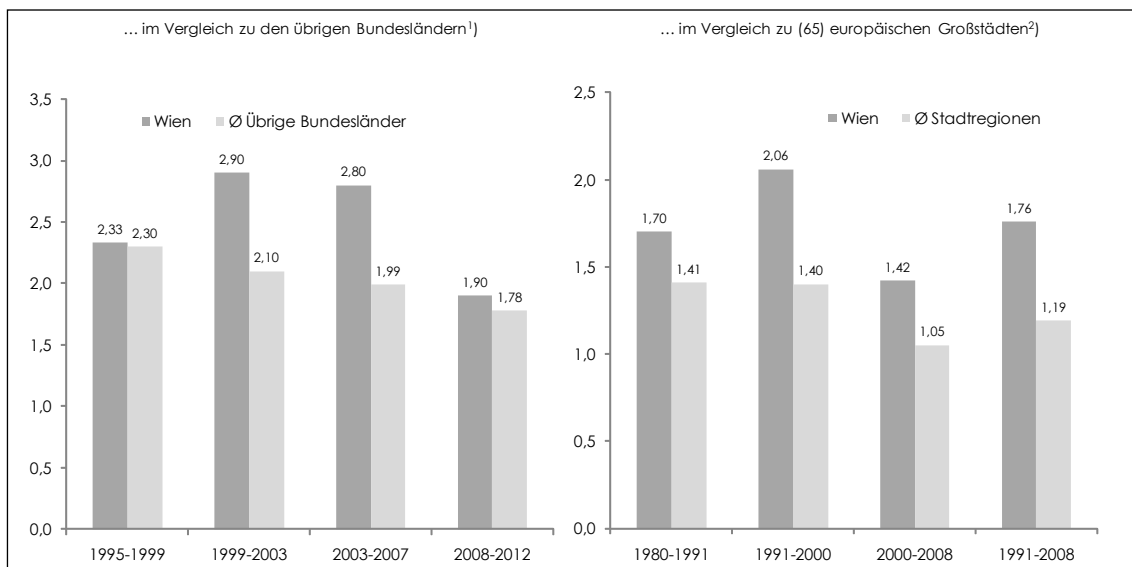
Wien war über die letzten Jahrzehnte von einem starken Strukturwandel, man könnte sagen von einem De-Industrialisierungsprozess geprägt: Allein seit 1995 ist der Anteil der Beschäftigung im Dienstleistungsbereich um rund 10 Prozentpunkte auf 86% gewachsen (Österreich: 73,5%). Vor allem im Zeitraum bis vor der Finanzkrise 2008/2009 hatte Wien im Bundesländervergleich den stärksten Strukturwandel – gemessen an der Verschiebung von Beschäftigungsanteilen zwischen den Branchen – zu verzeichnen. Auch im europäischen Städtevergleich war der Strukturwandel in Wien deutlich überdurchschnittlich.

**Beschäftigungsentwicklung der Wirtschaftssektoren in Wien
Unselbstständig Standardbeschäftigte in 1.000**



Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, WIFO-Berechnungen

Strukturwandel in Wien...



Q: Cambridge Econometrics; AMS; BMASK; Erwerbskarrierenmonitoring; WIFO-Berechnungen. – Anm.: Die Abbildung zeigt den Index of Compositional Structural Change berechnet in Mayerhofer, 2013¹; 1) Basis: Unselbstständige Standardbeschäftigte in (60) ÖNACE2003 2-Steller-Branchen (1995-2007) bzw. (88) ÖNACE2008 2-Steller-Branchen (2008-2012). 2) Basis: Erwerbstätige in (15) VGR-Sektoren.

¹ Mayerhofer, P., Wiens Industrie in der wissensbasierten Stadtwirtschaft: Wandlungsprozesse, Wettbewerbsfähigkeit, industriepolitische Ansatzpunkte

Wien hat damit für Stadtwirtschaften typische Strukturanpassungen vollzogen und weist eine moderne städtische Wirtschaftsstruktur mit starker Konzentration auf technologie- und wissensintensive Branchen und einer breiten Basis im Dienstleistungssektor auf: Stärken liegen sowohl in high-skill-Branchen, als auch (mit moderatem Wachstum) in low-skill-Bereichen.

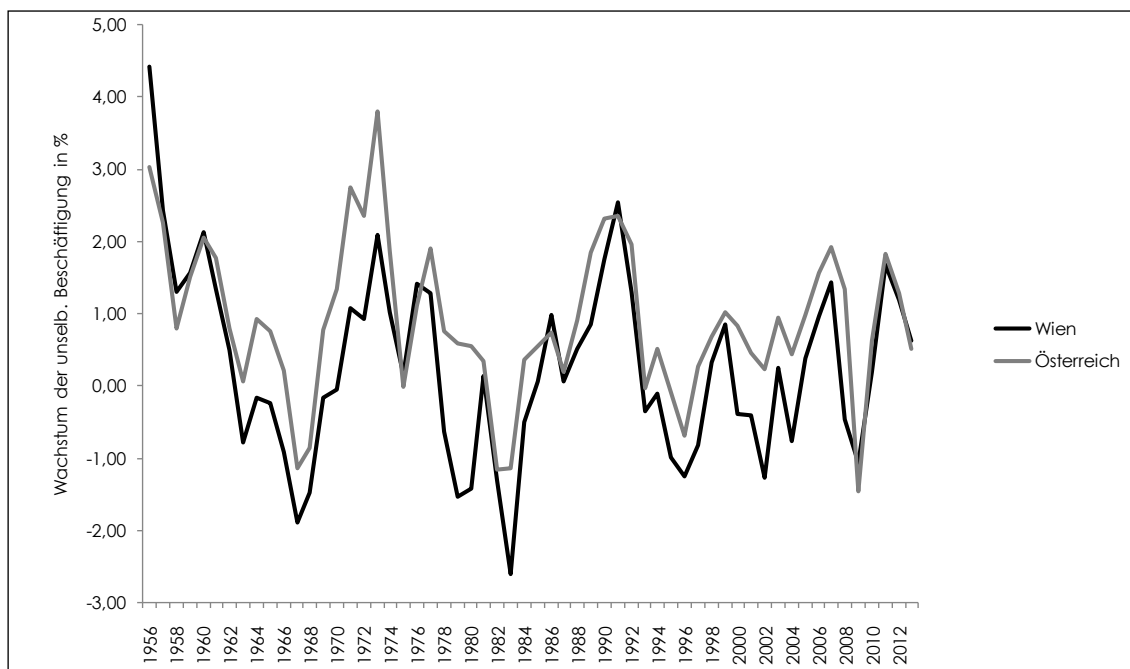
Struktureller Wandel löst einen Verlust von Arbeitsplätzen im produzierenden Bereich (typischer Weise im mittleren und unteren Qualifikationssegment) und eine steigende Nachfrage nach hoch qualifizierten Tätigkeiten aus. Dadurch entsteht ein massiver Anpassungsbedarf am Arbeitsmarkt. Temporär leidet darunter in der Regel das Beschäftigungswachstum. Die starke Veränderung der an die Arbeitskräfte gestellten Anforderungsprofile wie auch eine schwache Beschäftigungsentwicklung erhöhen die Arbeitslosigkeit, was auch für Wien zuzutreffen scheint.

BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG

Die Beschäftigung hat sich im Zuge der Strukturanpassungen in Wien langjährig unter dem österreichischen Durchschnitt entwickelt, insbesondere in den 1990er und 2000er Jahren bis zur Finanzkrise. Seither zeigt Wien eine durchschnittliche, zuletzt sogar eine leicht überdurchschnittliche Beschäftigungsentwicklung.

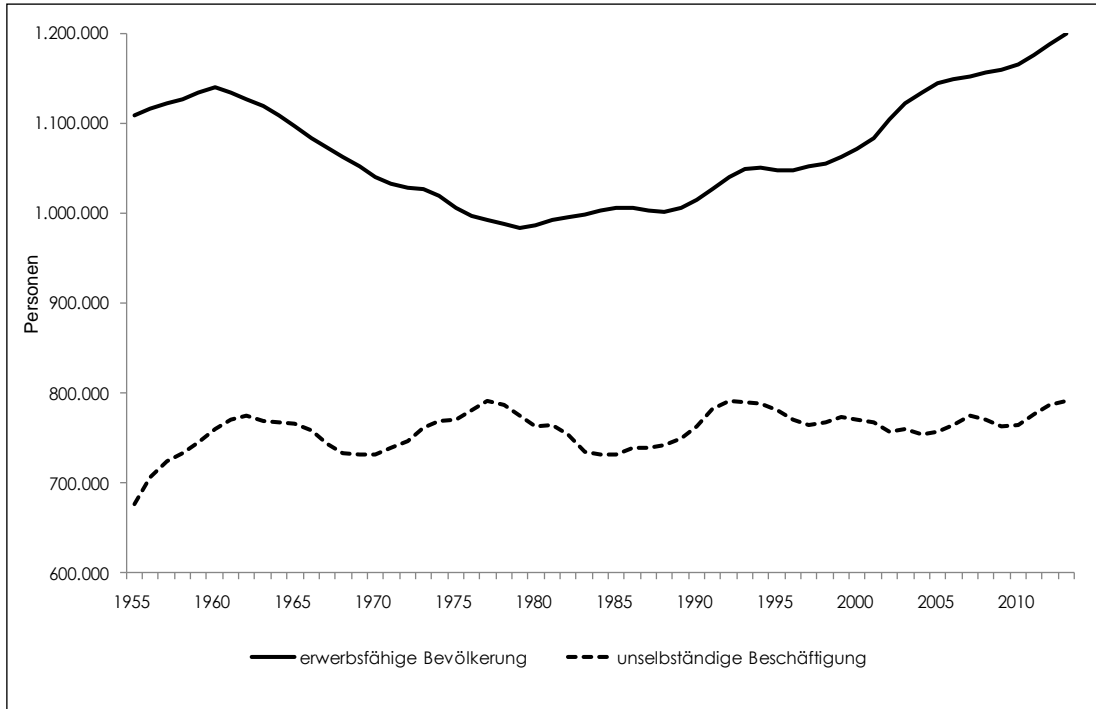
Die schwache Beschäftigungsentwicklung fiel seit den 1990er Jahren mit einer Ausweitung der erwerbsfähigen Bevölkerung zusammen (vgl. Abbildung 10). Das Beschäftigungswachstum konnte in Wien nicht mit dem Bevölkerungswachstum mithalten. Dadurch hat die Beschäftigungsquote (vgl. Abbildung 11, gemessen am Anteil der unselbständig Beschäftigten an der erwerbsfähigen Bevölkerung) – im Gegensatz zum langjährigen Trend für Österreich insgesamt – in Wien etwas abgenommen. Wien weist zwar weiterhin eine höhere Beschäftigungsquote auf als Gesamtösterreich, aber der Vorsprung Wiens ist deutlich geschrumpft.

Entwicklung der unselbständigen Beschäftigung in Wien und Österreich



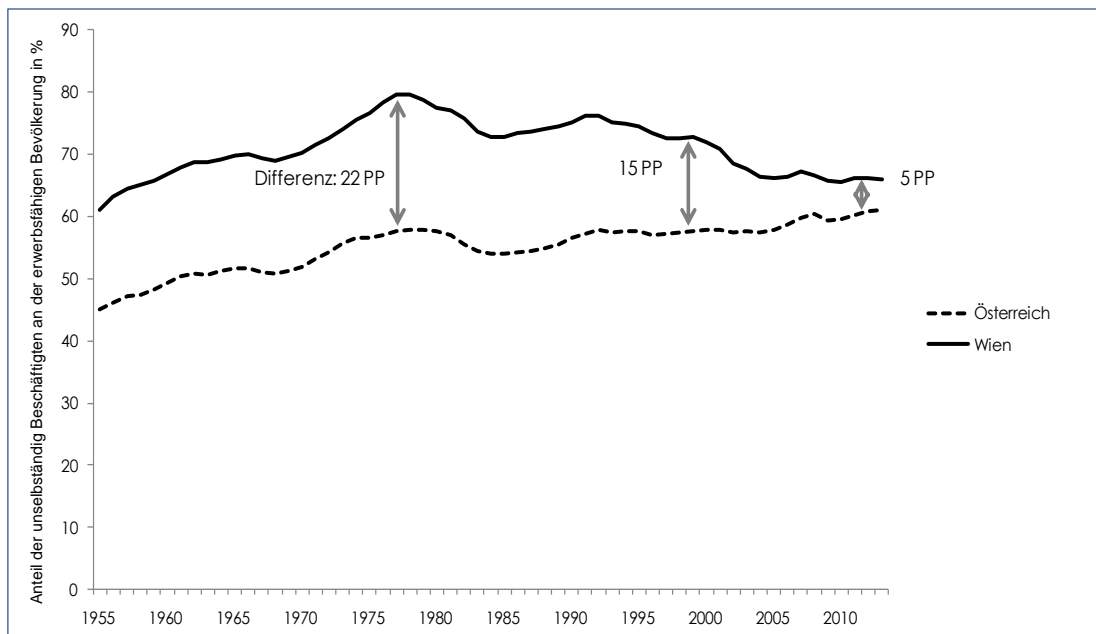
Q.: WIFO-Berechnungen, HV

Unselbständige Beschäftigung und erwerbsfähige Bevölkerung Wien 1955 - 2013



Q.: WIFO-Berechnungen, HV

Entwicklung der unselbständigen Beschäftigungsquote, Wien und Österreich 1955-2013

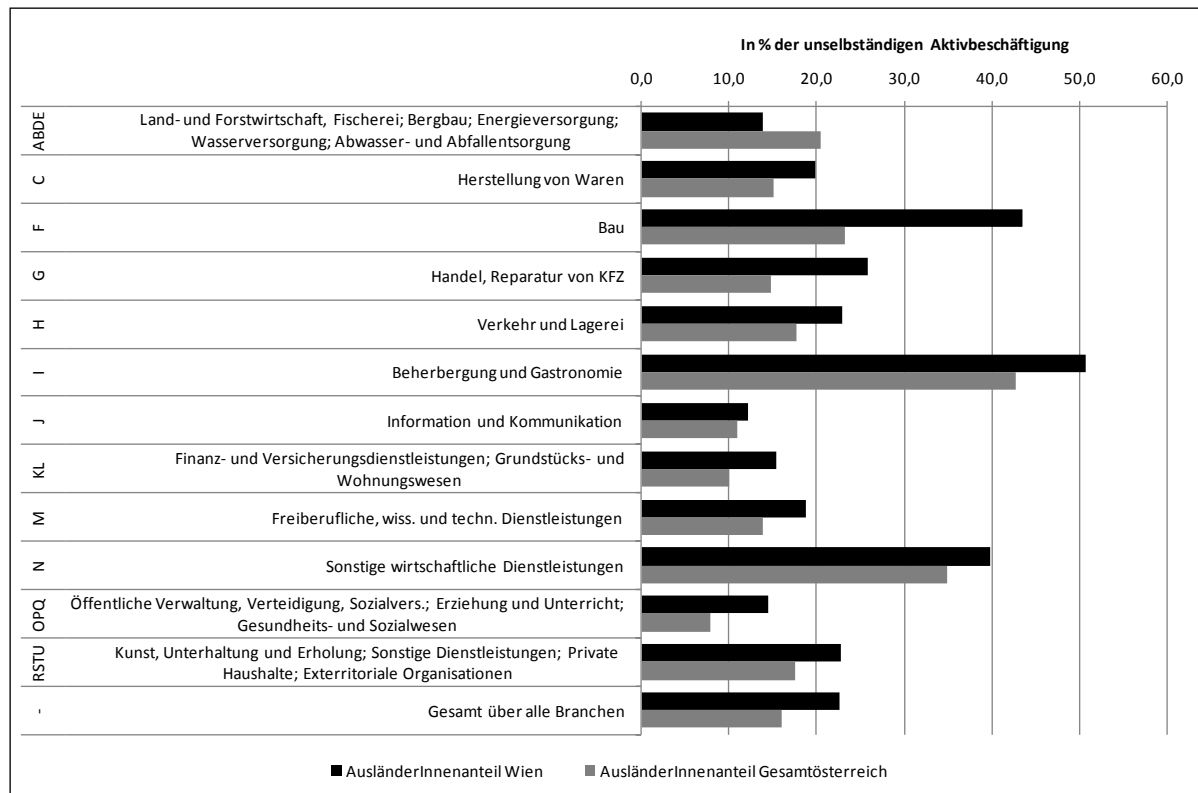


Q.: WIFO-Berechnungen, Statistik Austria, HV

Wie bereits dargestellt, war für das Bevölkerungswachstum in Wien in den letzten Jahren in erster Linie Zuwanderung verantwortlich. Die Potentiale der zugewanderten Arbeitskräfte konnten jedoch sowohl quantitativ als auch qualitativ nur zum Teil genutzt werden. Das legt auch die anhaltend starke Konzentration ausländischer Arbeitskräfte auf bestimmte Branchen und Tätigkeiten nahe (vgl. Abbildung 12): Die mit Abstand höchsten Beschäftigungsanteile von Ausländerinnen und Ausländern von 40% oder darüber sind im Gastgewerbe, in den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen und – besonders in Wien – in der Bauwirtschaft zu finden. Diese Konzentration hält, trotz der in den

letzten Jahren besseren Qualifikationsstruktur der Zuwandernden, die zu einem großen Teil aus den Nachbarstaaten Österreichs kommen, an.

AusländerInnenanteil nach Branchen 2013: Österreich und Wien im Vergleich

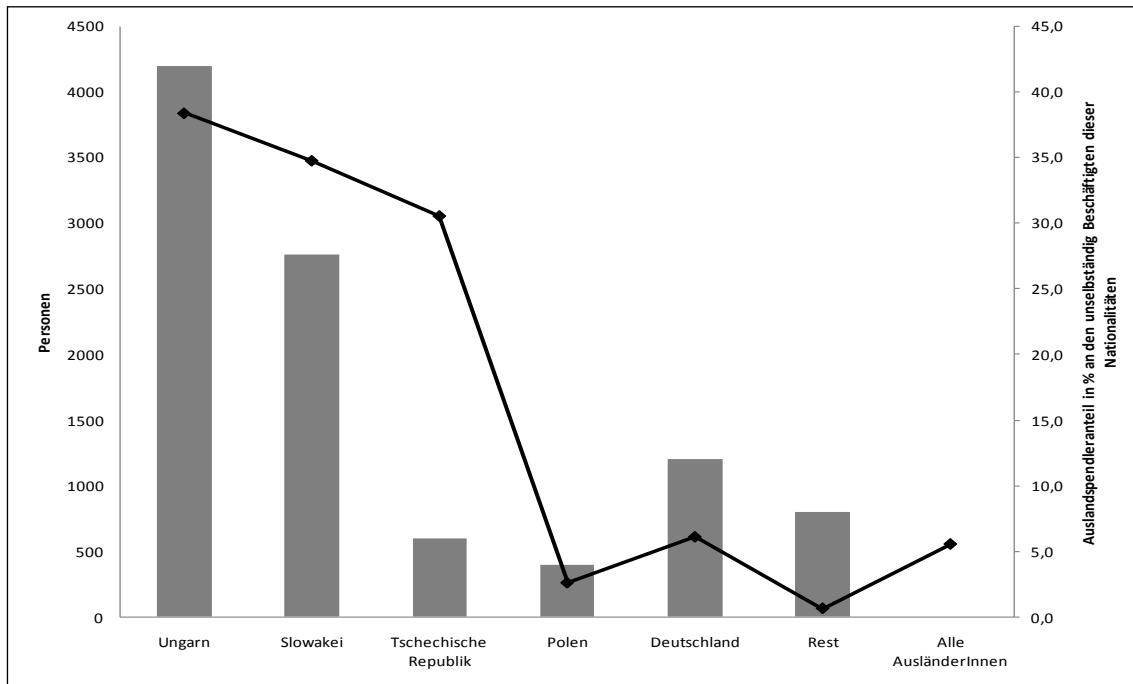


Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV,

Durch die geografische Nähe der Herkunftsländer zu Wien verändert sich jedoch die Arbeitsortsbindung der Zuwandernden gegenüber früheren Zuwanderungsphasen: Deutlich wird das am hohen Anteil von PendlerInnen erkennbar, der etwa bei Arbeitskräften aus der Slowakei, Ungarn und der Tschechischen Republik zwischen 30 und 40% liegt. Zudem zeigen Untersuchungen zum Zuwanderungsverhalten seit der Arbeitsmarktöffnung gegenüber den 2004 beigetretenen EU-Mitgliedsländern, dass viele der zugewanderten Arbeitskräfte häufig nur kurz und vorübergehend in Österreich arbeiten². Ein Teil jener Arbeitskräfte aus den Nachbarländern, die in Wien arbeiten, entwickelt in Wien nicht seinen Lebensmittelpunkt. Das bedeutet auch, dass diese Personen nicht (oder nicht dauerhaft) in Wien wohnen, was einerseits eine geringere Inanspruchnahme von öffentlichen Leistungen in Wien bewirken mag, jedoch auch heißt, dass wesentliche Teile ihres Einkommens außerhalb Wiens ausgegeben werden.

² Vgl. Huber, P., Böhs, G., Die Arbeitskräftewanderung aus acht neuen EU-Ländern seit der Arbeitsmarktöffnung, WIFO-Monatsberichte, 11/2012.

Ausländische Beschäftigung in Wien ohne österreichischen Wohnsitz nach Herkunft (2013)

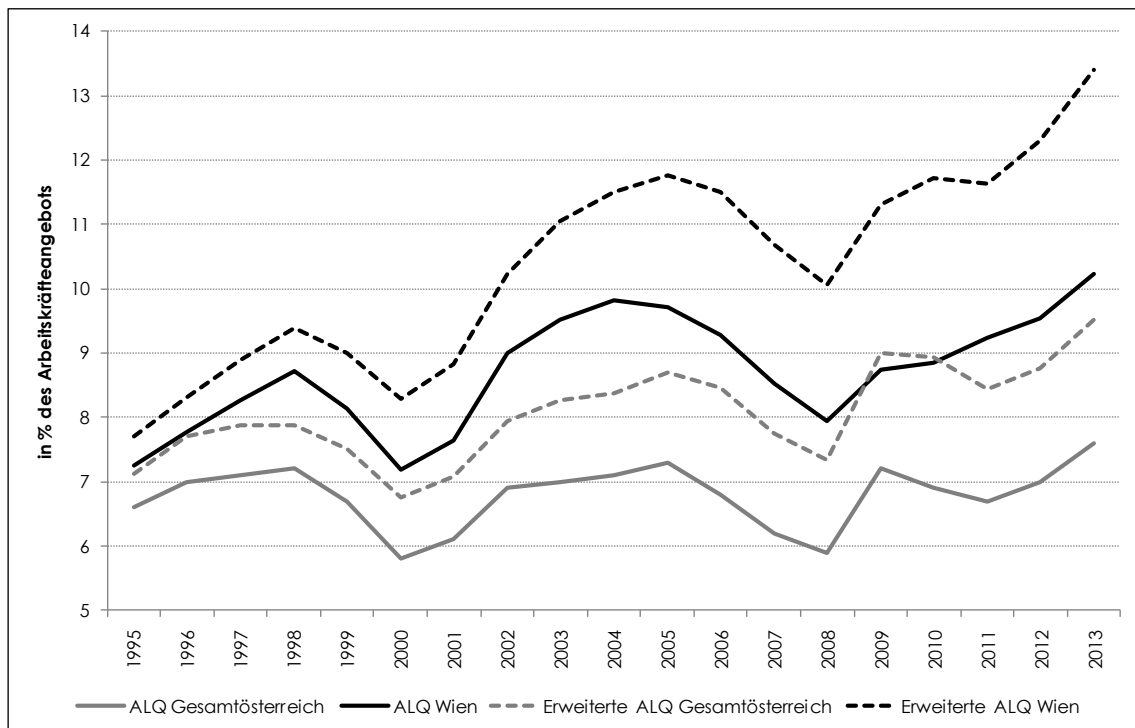


Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV,

ARBEITSLOSIGKEIT

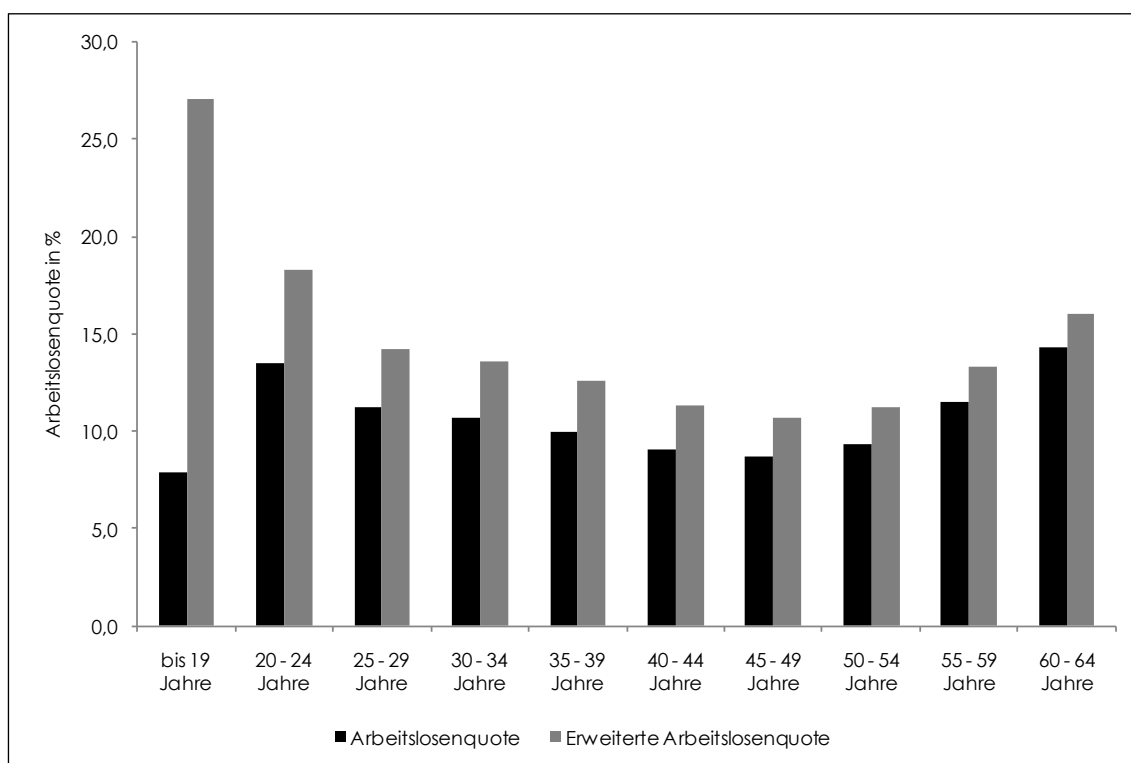
Die deutliche Ausdehnung des Arbeitskräfteangebots bei schwacher Beschäftigungsentwicklung hat einen Anstieg der Arbeitslosigkeit zur Folge. Wien lag im Jahr 2013 mit einer Arbeitslosenquote von 10,2% deutlich über dem österreichischen Durchschnitt von 7,6%. Mit Blick auf die erweiterte Arbeitslosenquote (bei der insbesondere auch Schulungsteilnahmen und die Lehrstellensuche berücksichtigt werden) lag Wien bei 13,4%, Österreich bei 9,5%. Der Unterschied in den Arbeitslosenquoten zwischen Wien und Österreich hat seit den 1990er Jahren aufgrund der oben dargestellten strukturellen und demografischen Veränderungen zugenommen, von denen Wien deutlich stärker betroffen war als anderen Bundesländer.

Entwicklung der (erweiterten) Arbeitslosigkeit: Vergleich Österreich - Wien



Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV,

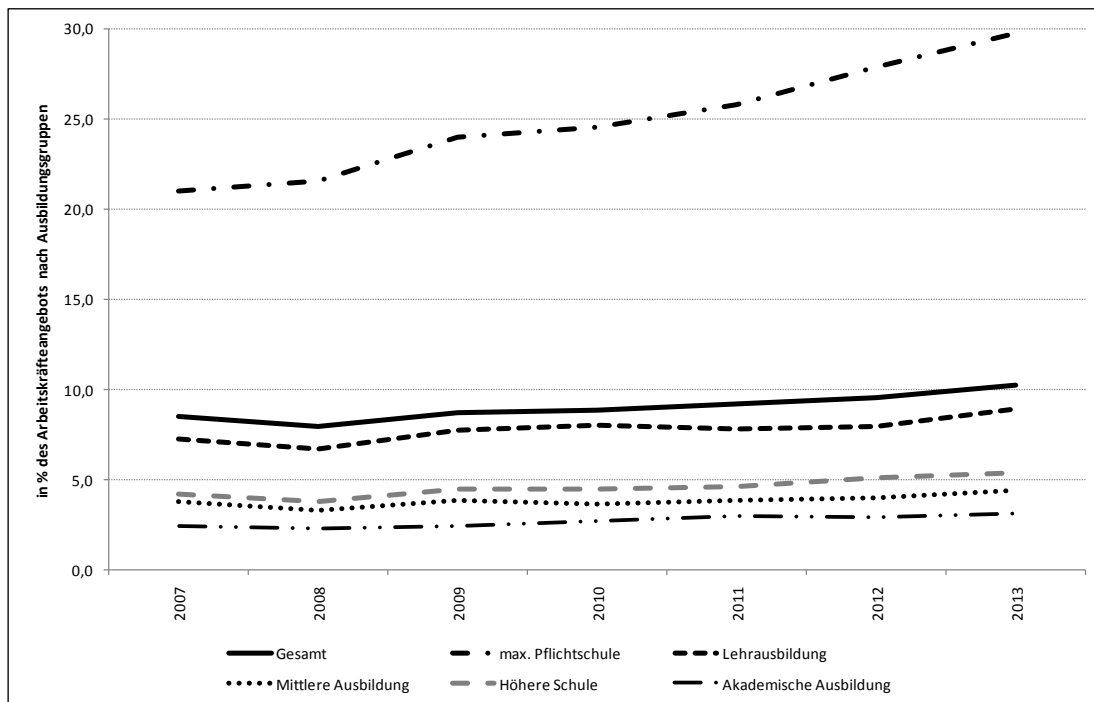
Bei altersspezifischer Betrachtung wird die an den Rändern des Erwerbsalters höhere Arbeitslosigkeit deutlich: Jugendliche und Ältere zeigen höhere Arbeitslosenquoten als Arbeitskräfte im Haupterwerbsalter. Bei Jugendlichen lässt der Unterschied zwischen registrierter Arbeitslosigkeit und der um Lehrstellensuche und Schulungsteilnahme erweiterten Arbeitslosigkeit erkennen, dass der Eingriff der Arbeitsmarktpolitik (etwa durch überbetriebliche Lehrausbildung oder andere Schulungsmaßnahmen für Jugendliche) hier zu einer massiven Reduktion offener Arbeitslosigkeit führt. Zugleich werden aber auch die Probleme deutlich, denen Jugendliche in der Berufseintrittsphase gegenüber stehen. Die Differenzen in den Arbeitslosenquoten zwischen Wien und Österreich insgesamt sind im Fall von Jugendlichen am stärksten ausgeprägt. Die insgesamt angespanntere Arbeitsmarktlage in Wien, die Polarisierung in der Ausbildungsstruktur, Probleme bei der Integration von jugendlichen MigrantInnen und die im Vergleich zu anderen Bundesländern geringere Rolle des produzierenden Sektors als Arbeitgeber (besonders auch für Lehrlinge) dürften in diesem Bundesland zu einer deutlich schwierigeren Arbeitsmarktsituation für junge Arbeitskräfte beitragen.

(Erweiterte) Arbeitslosenquoten nach Alter für Wien 2013

Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV,

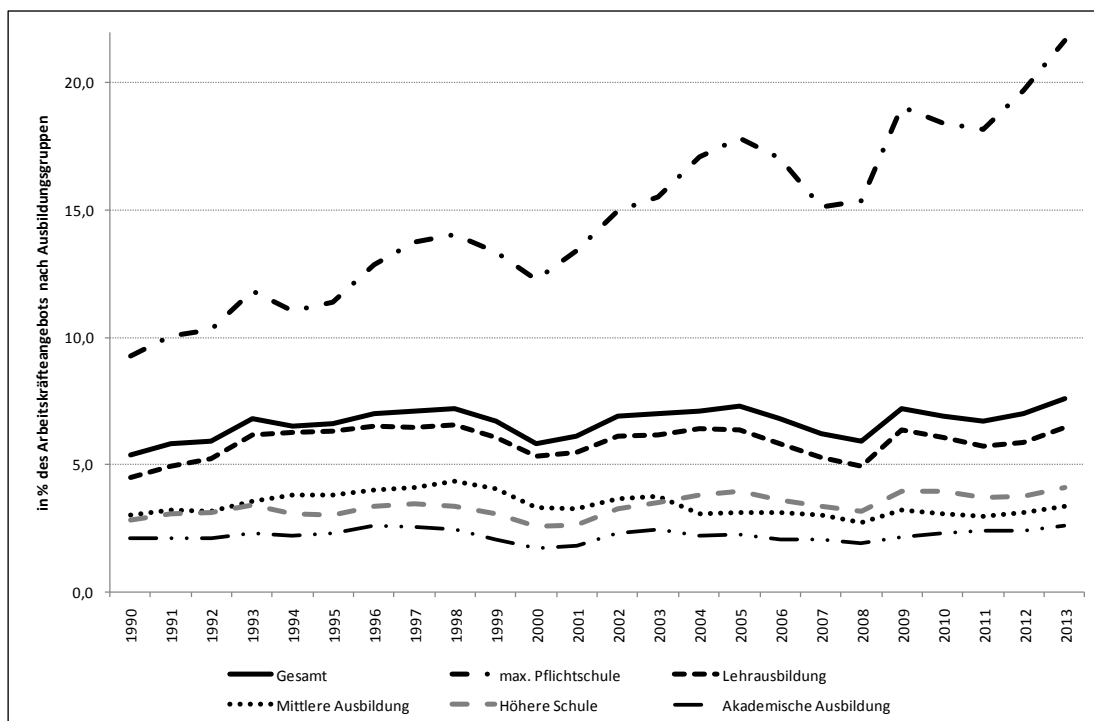
Auch die zunehmende Divergenz der Arbeitslosenquoten nach Ausbildungsniveau vermittelt ein klares Bild: Niveau und Anstieg liegen bei Personen mit maximal Pflichtschulabschluss markant über jenen anderer Ausbildungsgruppen. Wiederum sind die Unterschiede zwischen Wien und Österreich bei der Gruppe mit den schlechtesten Arbeitsmarktchancen – den Geringqualifizierten – besonders ausgeprägt (vgl. Abbildungen 16 und 17): In Wien lag die Arbeitslosenquote von Personen mit maximal Pflichtschulabschluss 2013 bei knapp 30%, bei gesamtösterreichischer Betrachtung dagegen bei etwas unter 22%, während bei Arbeitskräften mit akademischer Ausbildung die Arbeitslosenquote von 3% in Wien nur 0,4 Prozentpunkte über dem österreichweiten Wert liegt.

Entwicklung der Arbeitslosenquoten nach Ausbildungsniveau in Wien



Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV, Statistik Austria

Entwicklung der Arbeitslosenquoten nach Ausbildungsniveau in Österreich

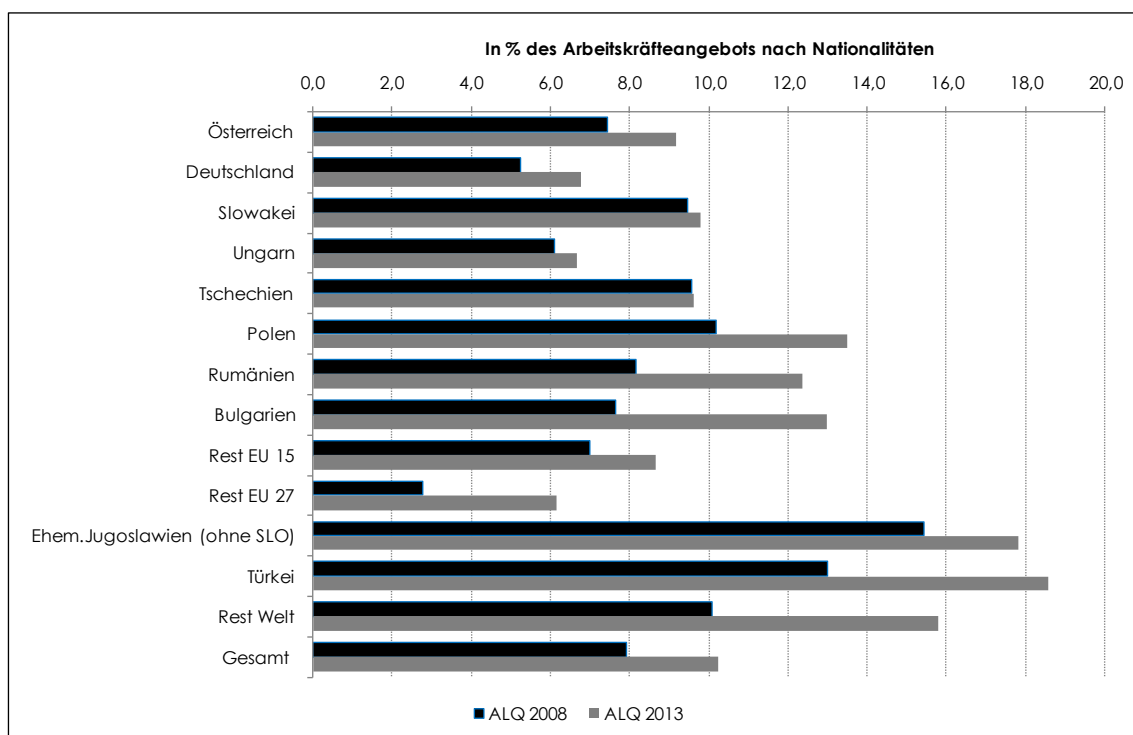


Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV, Statistik Austria

Deutliche Unterschiede in der Entwicklung der Arbeitslosigkeit sind auch nach Nationalität der Arbeitskräfte festzustellen. Vergleicht man die Arbeitslosenquoten nach Staatsbürgerschaft zwischen dem Vorkrisenniveau 2008 und 2013, so zeigt sich zwar für alle Gruppen eine Zunahme, deren

Ausmaß variiert jedoch erheblich. Während die Arbeitslosenquote für Personen aus Österreich, Deutschland, den sonstigen EU15 Ländern und den nordöstlichen Nachbarländern Österreichs unter dem Durchschnitt liegt und auch weniger stark anstieg, lagen die Arbeitslosenquoten im Falle von Arbeitskräften insbesondere aus den traditionellen Einwanderungsländern Türkei und den Staaten des ehemaligen Jugoslawien deutlich über dem Durchschnitt (bei rund 18%) und stiegen im Vergleich zu 2008 erheblich (vgl. Abbildung 18). Deutliche Anstiege der Arbeitslosigkeit – von geringerem Niveau ausgehend – sind auch bei AusländerInnen aus weiter entfernten Ländern festzustellen. Angesichts der starken Konzentration der AusländerInnen-Beschäftigung auf bestimmte Arbeitsmarktsegmente, dürften Verdrängungseffekte innerhalb der Gruppe ausländischer Arbeitskräfte am Wiener Arbeitsmarkt eine Rolle spielen. Arbeitskräfte aus den traditionellen Zuwanderungsländern, mit häufig geringerem Ausbildungsniveau und zum Teil im höheren Erwerbsalter, stehen mehrheitlich jungen und im Durchschnitt besser ausgebildeten Zuwandernden, etwa aus Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik, gegenüber.

Arbeitslosenquoten nach Nationalitäten: Vergleich 2008 und 2013 (Wien)



Q.: WIFO-Berechnungen, AMS, HV,

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Zusammenfassend können folgende Relationen im Vergleich zwischen Wien und Gesamtösterreich festgehalten werden (vgl. auch Abbildung 19):

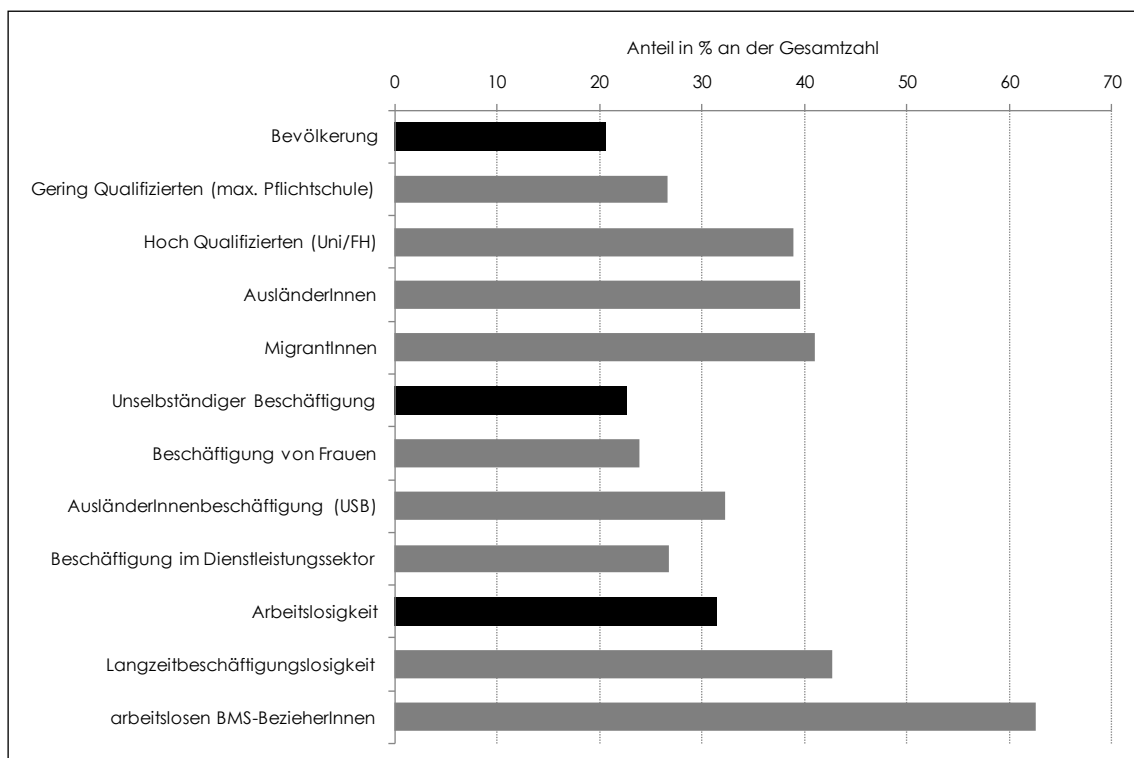
In Wien leben

- gut 20% der österreichischen Bevölkerung
- 27% der Personen mit max. Pflichtschulabschluss
- 39% der AkademikerInnen

- 40% der AusländerInnen
- 23% der österreichischen Beschäftigten arbeiten in Wien:
- 24% der Frauen,
- 27% der Dienstleistungsbeschäftigten
- 32% der AusländerInnen

In Wien leben über 31% der österreichischen Arbeitslosen, 43% der Langzeitarbeitslosen und 63% der arbeitslosen BezieherInnen der „Bedarfsorientierten Mindestsicherung“.

Anteile Wiens an Gesamtösterreich mit Blick auf ausgewählte Bereiche



Q.: WIFO-Berechnungen, Statistik Austria AMS, HV

Mittelfristig sind für den Wiener Arbeitsmarkt wenige Entlastungsfaktoren in Sicht. Genannt werden können:

- Ein etwas höheres Beschäftigungswachstum nach erfolgreichem Strukturwandel (starke Stellung Wiens)
- Viel Potential zur Erhöhung der Beschäftigungsquote (Arbeitslosigkeit, Teilzeit, ...)
- Wachstumspotentiale durch die wachsende Bevölkerung (Konsum, Innovation, ...)

Die wachsende Bevölkerung und die Zuwanderung stellen somit zugleich eine Chance und eine Herausforderung dar:

- Sie stellt einen Standortvorteil dar: Humankapital, Verfügbarkeit und Offenheit
- Die Potentiale werden aber noch nicht optimal genutzt

Für den Umgang mit den dargestellten Herausforderungen einer wachsenden Stadt bieten sich als Handlungsfelder der Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik eine Reihe von Ansätzen an, und zwar sowohl auf der Angebots-, als auch auf der Nachfrageseite des Arbeitsmarktes.

NACHFRAGESEITIG

Impulse auf die Nachfrage nach Arbeitskräften sollten schon aufgrund des Wachstums der Stadt entstehen bzw. notwendig und politisch umsetzbar werden. Eine wachsende Bevölkerung löst Bedarf bzw. Nachfrage nach Konsumgütern, Wohnraum und Infrastruktur (Bildung, Verkehr etc.) aus, deren Befriedigung zusätzlicher Beschäftigung bedarf. Besonders im Bereich Wohnen und Infrastruktur sind dabei politische Entscheidungen für die Realisierung dieser zusätzlichen Beschäftigungspotentiale maßgeblich.

Zusätzlich stellt die Zuwanderung von (qualifizierten) Arbeitskräften ein Innovationspotential dar, dessen Ausschöpfung durch gute Rahmenbedingungen (etwa für die „migrantische Ökonomie“) und eine gute Integrationspolitik unterstützt werden kann.

Nicht zuletzt kann die öffentliche Hand ihre Arbeitgeberfunktion nutzen, um Menschen mit beeinträchtigter Arbeitsfähigkeit adäquate Arbeitsmöglichkeiten zu bieten und somit der Verfestigung von Arbeitslosigkeit entgegen zu wirken. Anreizmechanismen zur Beschäftigung von am Arbeitsmarkt schwer vermittelbaren Personengruppen könnten auch für private Unternehmen wesentlich ausgebaut werden (im Rahmen von experience rating oder Bonus-Malus-Systemen auch ohne große zusätzliche Ausgaben von öffentlicher Hand).

ANGEBOTSSEITIG

Durch die Polarisierung im Bereich der Qualifikationsniveaus der erwerbsfähigen Bevölkerung und damit den hohe Anteil von Personen mit maximal Pflichtschulabschluss (sowohl in der erwerbsfähigen Bevölkerung als auch und vor allem in der Arbeitslosigkeit in Wien) wird deutlich, wie wichtig die Vermeidung einer vorzeitigen Beendigung von Ausbildungswegen ist. Mit dem Qualifikationsplan 2020 und dem darin enthaltenen Ziel, die Zahl der „early school leavers“ um 30% zu senken, setzt die Politik in Wien bereits eine Priorität in diese Richtung.

Die Förderung der Potentiale in Wien lebender MigrantInnen ist – angesichts der Migrationsströme und der wachsenden Arbeitsmarktprobleme, vor allem bei ausländischen Arbeitskräften aus der Türkei und dem ehemaligen Jugoslawien – eine weitere offensichtliche Herausforderung, zu der auch bereits vielfältige Aktivitäten gesetzt werden. Beispielsweise erweist sich für Arbeitslose, die Probleme mit der Beherrschung der deutschen Sprache haben, eine Unterstützung des AMS in Untersuchungen als erfolgreich und wird von den Betroffenen geschätzt³.

Der hohe Anteil von Arbeitslosen mit langdauernder bzw. wiederholter Arbeitslosigkeit erfordert auch eine intensive und dem individuellen Bedarf entsprechende Unterstützung bei der Reintegration in den Arbeitsmarkt. Das ist angesichts der Größenordnung dieses Problems im Falle Wiens kein einfaches Unterfangen. Im Jahresdurchschnitt 2013 waren in Wien über 90.000 Menschen arbeitslos. Dennoch sollten Maßnahmen an den sehr heterogenen individuellen Bedarfslagen ausgerichtet werden. Breit und wenig zielgruppenorientiert eingesetzte Maßnahmen erweisen sich als wenig

³ Vgl. Eppel, R., Huemer, U., Mahringer, H., Weber, A., Öffentliche Arbeitsvermittlungssysteme und ihr Einfluss auf Suchverhalten und Erfolg der Arbeitssuche, WIFO-Monografien 9/2012.

wirksam⁴. Auch hier stehen bereits neue Ansätze der Maßnahmenkonzeption und –zuweisung des Arbeitsmarktservice Wien in Umsetzung.

Angesichts der gegenwärtigen Situation, einer deutlich gestiegenen Arbeitslosigkeit und der Erwartung, dass weder starkes Wirtschaftswachstum noch ein Rückgang des Arbeitskräfteangebots in mittlerer Frist Entlastung am Arbeitsmarkt bringen werden, sollten auch Möglichkeiten zur Reduktion von Arbeitszeit diskutiert werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass viele und zunehmend mehr Menschen nicht in dauerhafter Vollzeitbeschäftigung oder aber in Arbeitsverträgen arbeiten, in denen die Arbeitszeit nicht genau dokumentiert wird (z.B. all-inclusive -Verträge). Das verändert die Einsatzmöglichkeiten von Maßnahmen zur Arbeitszeitverkürzung und deren Wirkung auf die Nachfrage nach Arbeitskräften. Auch besteht bei vielen Teilzeitbeschäftigten – das sind in der Mehrzahl Frauen – der Wunsch, mehr zu arbeiten, was auch deren eigenständige Existenzsicherung erleichtern würde. Regelungen zur Arbeitszeitverkürzung müssten daher gezielter auf die jeweiligen Arbeitsmarktsegmente abzielen, als das bei früheren Verkürzungsschritten (etwa bei einer allgemeinen Reduktion der Wochenarbeitszeit) der Fall war.

⁴ Vgl. Lutz, H., Mahringer, H., Wirkt die Arbeitsmarktförderung in Österreich? Evaluierung der Förderungsinstrumente in Österreich, WIFO Monatsberichte 3/2007.

MARKUS MARTERBAUER: WIEN – EINE REICHE STADT WÄCHST



Markus Marterbauer leitet die Abteilung Wirtschaftswissenschaft der AK-Wien

HOHER WOHLSTAND, DOCH ZUNEHMENDE PROBLEME DER VERTEILUNG

Die Stadt Wien liegt wirtschaftlich an der Spitze Österreichs, so wie Österreich an der Spitze der Europäischen Union steht. Dieser hohe wirtschaftliche Wohlstand findet seine Entsprechung in einem Sozialstaat guter Qualität und einem relativ hohen Lebensstandard. In dieser reichen Stadt wächst die Bevölkerung kräftig, vor allem durch Zuzug aus den Nachbarländern. Von einem hohen wirtschaftlichen und sozialen Niveau ausgehend sollten die bestehenden Probleme eigentlich relativ leicht zu bewältigen sein, sie sind allerdings durchaus fordernd: Zunehmende Ungleichheit, erhebliche Probleme in der Integrationskraft von Bildungssystem und Gesellschaft, hohe Arbeitslosigkeit, Wohnungsmangel und viel zu intensiver motorisierter Individualverkehr. Die Wirtschafts- und Sozialpolitik ist gefordert.

Ein gebräuchlicher Maßstab für den Wohlstand ist die Höhe des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf: In Österreich beträgt es zu Kaufkraftstandards 32.000 Euro, knapp ein Drittel über dem EU-Durchschnitt und der zweithöchste Wert nach „der Stadt mit Umland“ Luxemburg. In Wien wiederum liegt das Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn um etwa ein Viertel über dem Österreich-Durchschnitt. Das hohe Niveau des Einkommens ist sehr erfreulich, doch gibt die zunehmende Ungleichheit Anlass zu Sorge. Der Anteil der Vermögenseinkommen aus Zinsen, Dividenden sowie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung ist über die Jahrzehnte kräftig gestiegen, diese Einkommen sind auf eine schmale Schicht an SpitzenverdienerInnen konzentriert. Gleichzeitig geht auch innerhalb der Lohneinkommen die Schere zwischen gut verdienenden Angestellten und vielen temporär, prekär oder zu schlechten Löhnen Beschäftigten auf.

In einer Wirtschaft, die über Jahrzehnte stetig Kapital akkumulieren konnte, kommt der Wohlstand besonders klar im wachsenden Vermögen der privaten Haushalte zum Ausdruck: Es lag nach der Berechnung der Universität Linz auf Basis der Daten des Household Finance and Consumption Surveys der Europäischen Zentralbank 2010 in Österreich bei 1.250 Milliarden Euro. Das ist etwa das Vierfache der jährlichen Wirtschaftsleistung und mehr als das Fünffache der Staatsschulden. In der letzten Relation kommt zum Ausdruck, dass die Volkswirtschaft keineswegs überschuldet ist;

allerdings stehen wir vor dem Problem hohen privaten Reichtums und steigender staatlicher Verschuldung.

Das hohe Niveau und der kräftige Anstieg der Vermögen der privaten Haushalte ist der erfreuliche Ausdruck wirtschaftlichen und sozialen Erfolges. Doch wie Thomas Piketty in seinem grandiosen Werk *Capital in the 21st Century* zeigt, ist in allen Ländern das Vermögen noch stärker als die Einkommen auf das oberste Prozent der Haushalte konzentriert, das oft 30 bis 40 Prozent des Vermögens besitzt. Diese Konzentration des Vermögensbesitzes zeigt sich auch in Österreich. Auf Basis der Daten der Universität Linz weist das oberste Prozent der Haushalte einen Anteil von 37 Prozent des gesamten Vermögens auf.

Finanzkrise bewirkt enormen, politisch unterschätzten Anstieg der Arbeitslosigkeit

FINANZKRISE BEWIRKT ENORMEN, POLITISCH UNTERSCHÄTZTEN ANSTIEG DER ARBEITSLOSIGKEIT

Die wirtschaftlichen und sozialen Probleme der Stadt hängen auch mit der von Banken, Finanzmärkten ausgelösten und einer falschen europäischen Wirtschaftspolitik massiv verstärkten Wirtschaftskrise zusammen, die noch lange nicht überwunden ist. Österreich ist im Vergleich mit anderen EU-Ländern besser durch die Krise gekommen, auch Wien hat sich gut geschlagen: Wirtschaftsleistung und Einkommen liegen bereits wieder über dem Niveau von 2007, während sie in der Eurozone noch darunter verharren. Wenn auch weniger bedrohlich als in der Europäischen Union, so kommen jedoch die beiden Hauptfolgen der Finanzkrise auch in Österreich und Wien ganz klar zum Ausdruck: Steigende Arbeitslosigkeit und steigende Staatsschulden.

Die Zahl der Arbeitslosen ist in Wien, wie in Österreich insgesamt, seit 2008 um mehr als ein Drittel gestiegen. Das ist der stärkste Anstieg seit Jahrzehnten und bildet eine Quelle vielfältiger Probleme von Armut und sozialer Ausgrenzung sowie eine völlig unterschätzte gesellschaftspolitische Gefahr. Dieser dramatische Anstieg der Arbeitslosigkeit ist das Ergebnis von zwei Entwicklungen: Erstens, der anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche seit Beginn der Finanzkrise, die in einer sehr schwachen Ausweitung der Beschäftigung zum Ausdruck kommt. Zwar hat die Zahl der Beschäftigten in Wien, wie in Österreich insgesamt, von 2008 bis 2013 um 2 ½ Prozent zugenommen, doch überwiegend im Bereich der Teilzeitbeschäftigung im Dienstleistungssektor, während Vollzeitjobs etwa in der Sachgütererzeugung verschwunden sind. Insgesamt dürfte in diesem Zeitraum das Arbeitsvolumen in Stunden kaum gestiegen sein.

Zweitens, des starken Anstiegs des Angebots an Arbeitskräften, vor allem aufgrund des regen Zuzugs aus Deutschland, Ungarn und anderen osteuropäischen Ländern, sowie im Fall Wiens auch aus den anderen österreichischen Bundesländern. Österreich und Wien sind attraktive Arbeitsmärkte, die viele Menschen anziehen, vor allem wenn die Einkommenserzielungschancen in den Herkunftsländern wenig attraktiv sind. Doch dabei kommt es oft zur Verdrängung älterer, teurer Arbeitskräfte durch junge, billige. Bei rasch steigendem Arbeitsvolumen wäre das kein Problem, da die Arbeitslosen dann schnell wieder Jobs in anderen Bereichen finden. Doch in einer langen wirtschaftlichen Schwächeperiode ist das nicht der Fall und die Langzeitarbeitslosigkeit steigt bedrohlich. Die Wirtschaftspolitik schenkt dem Anstieg der Arbeitslosigkeit und seiner sozialen Folgen viel zu wenig Augenmerk. Die österreichische Politik ruht sich auf der niedrigsten Arbeitslosenquote in der EU aus; ein Spitzenrang, den man zudem bald an Deutschland verlieren wird, weil dort das Angebot an Arbeitskräften geringer ist. Budgetkonsolidierung und ein angeblich drohender Arbeitskräftemangel dominieren die politische Diskussion während das wichtigste reale Problem für die Menschen in Massenarbeitslosigkeit und ihren gefährlichen Folgen besteht.

STADTSCHULDEN: INADÄQUATE REGELN GEFÄHRDEN ZUKUNFTSINVESTITIONEN

Die Finanzkrise hat durch den mit der wirtschaftlichen Schwäche verbundenen Ausfall an Steuer- und Beitragseinnahmen sowie die Kosten der Bankenstabilisierung auch zu einem merklichen Anstieg der Staatsschulden geführt. In Österreich hat sich die Staatsschuldenquote seit 2008 um 20 Prozent des BIP erhöht, wenig im EU-Vergleich, doch auf ein Niveau, das langfristig nicht tragbar ist. Auch in Wien, wo zudem versucht wurde, die wirtschaftliche Lage durch eine markante Ausweitung der öffentlichen Investitionen zu stabilisieren, sind die Finanzschulden kräftig gestiegen. Daten für die Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung liegen nur bis 2011 vor, sie haben sich seit 2008 auf 2.300 Euro nahezu verdreifacht und dürften auch seither weiter gestiegen sein.

Dieser Anstieg war wirtschaftlich bestimmt sinnvoll und das Verschuldungsniveau liegt auch im Österreichvergleich günstig (Schulden von Bundesländern und Gemeinden): Während der Durchschnitt der Bundesländer einen Wert von 3.200 Euro aufwies (mit 4.450 Euro in Niederösterreich und 3.900 Euro in Kärnten an der Spitze), bleibt Wien deutlich darunter. Doch die wirtschaftlich wenig durchdachten Grenzen des EU-Fiskalpakt und des innerösterreichischen Stabilitätspaktes sind sehr eng. Nicht einmal die für eine wachsende Stadt unabdingbaren Investitionen in die kommunale Infrastruktur, vom öffentlichen Verkehr, über das Bildungssystem und den Wohnbau, werden vom Nulldefizitwahn verschont. Hier gefährden falsche wirtschaftliche Ideologien die Zukunft einer Stadt und ihrer Menschen.

BEQUEME AUSGANGSLAGE WIENS, ABER AKTIVE POLITIK GEFORDERT

Trotz der vielfältigen sozialen und wirtschaftlichen Probleme und Herausforderungen ist die Ausgangsposition der Stadt Wien relativ bequem. Dies beruht vor allem auf der leistungsfähigen Wirtschaft, der Errungenschaft der gut ausgebauten sozialen Dienstleistungen und dem hohen Wohlstand. Der Reichtum Wiens zeigt sich im privaten Vermögen, das trotz der Finanzkrise so hoch ist wie nie zuvor, ein Vielfaches der öffentlichen Verschuldung beträgt und extrem konzentriert ist. Im Unterschied zu vielen anderen Bundesländern und Städten in Österreich und Europa ist in Wien auch das öffentliche Vermögen hoch. Die Stadt verfügt über hohe Immobilienbestände und wertvolle Unternehmensanteile. Wahrscheinlich ist das öffentliche Vermögen sogar merklich höher als die öffentliche Verschuldung, doch bislang ist es nicht bewertet. Die solide wirtschaftliche Lage der Stadt verbessert deren Ausgangsposition in der Bewältigung der großen Probleme beträchtlich. Es zeigt auch, wie wichtig öffentliches Eigentum ist, um die finanziellen Leistungsfähigkeit zu sichern und die Versorgung mit Infrastruktur und sozialen Dienstleistungen selbst in einer rasch wachsenden Stadt gewährleisten zu können.

Der Sozialstaat ist eine der wichtigsten, über Jahrzehnte erkämpften Errungenschaften. Er hat sich in der Finanzkrise bewährt und muss weiter gepflegt werden. Die Herausforderungen bestehen in der Grundversorgung aller Menschen unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Lage mit öffentlicher Infrastruktur und sozialen Dienstleistungen. Das verlangt auf Basis der bestehenden erfolgreichen Modelle nach zusätzlichen Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den sozialen Wohnbau sowie einer Sicherung der Qualität des Gesundheitswesens, des Bildungssystems, der Sozialarbeit und anderer sozialer Dienstleistungen.

Diese öffentlichen Leistungen sind auch für den Arbeitsmarkt von hoher Bedeutung. Die Beschäftigungswirkungen des Ausbaus sozialer Dienstleistungen sind unvergleichlich höher als die Ausweitung von Sozialtransfers oder von Steuersenkungen. Pro Milliarde Euro werden mit sozialen Dienstleistungen 18.000-25.000 Jobs geschaffen oder erhalten, mit öffentlichen Investitionen immerhin noch halb so viele, mit Steuersenkungen nur noch ein Viertel. Generell gilt es in dieser schwierigen

Arbeitsmarktsituation und angesichts der knappen öffentlichen Mittel, alle öffentlichen Einnahmen und Ausgaben penibel auf ihre Beschäftigungswirkung zu überprüfen und die entsprechenden Reformen der Strukturen vorzunehmen.

Bei raschem Wachstum von Bevölkerung und Arbeitskräfteangebot wächst der Druck auf Arbeitslosigkeit und Arbeitsbedingungen. Diesem Problem wird nicht ohne einer Verringerung des Arbeitskräfteangebots beizukommen sein: Neue Modelle der Arbeitszeitverkürzung müssen entwickelt werden. In den Kollektivverträgen kann dem Vorbild der „Freizeitoption“ in den Bereichen Elektor, Bergbau, Stahl gefolgt werden; Karenzmodelle vor allem zum Zweck der Weiterbildung sind auszubauen; die Anreize für Überstunden für ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen müssen im Interesse der Gesundheit und der Beschäftigungswirkungen verringert werden. Zudem gilt es zusätzliche Mittel in die Qualifizierung der Arbeitskräfte zu stecken. Die Beschäftigungspolitik muss darüber hinaus die Qualität der neuen Jobs im Auge haben: Das Entstehen eines Niedriglohnssektors wie in Deutschland mit schlechter sozialer Absicherung und nicht existenzsichernden Einkommen muss verhindert werden.

Der Ausbau öffentlicher Leistungen kann auf zweifache Weise finanziert werden. Zum ersten durch die Einführung einer „goldenen Regel der Finanzpolitik“. Öffentliche Investitionen haben über Generationen hinweg positive Wirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung. Würden sie nur durch laufende Steuern finanziert, so zahlt die heutige Generation die gesamten Investitionskosten, während zukünftige Generationen profitieren. Eine reine Steuerfinanzierung des Ausbaus der Westbahn, des Baus von U-Bahnen, Schulzentren oder Krankenhäusern in der rasch wachsenden Stadt Wien wäre ökonomisch ineffizient. Das würde zu geringerer Investitionstätigkeit als notwendig führen. Die Finanzwissenschaft empfiehlt aufgrund dieser Zusammenhänge die Einhaltung einer „goldenen Regel der Budgetpolitik“. Darunter versteht man, dass öffentliche Neuverschuldung im Ausmaß der Höhe der öffentlichen Investitionen gerechtfertigt ist. Aufgrund der langfristig positiven Wirkungen der öffentlichen Investitionen auf die Wirtschaftsentwicklung sollen diese nicht aus dem laufenden Budget finanziert werden. Mit der Einführung einer „goldenen Regel“ auf europäischer Ebene könnten gesamtwirtschaftlich wertvolle Investitionen tätigen und so das Potential der langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung stärken, ohne die grundlegenden Zielsetzungen des EU-Fiskalpakts zu vernachlässigen.

Zweitens durch die Beteiligung privater Vermögen an der Finanzierung öffentlicher Leistungen: In der Besteuerung von großen Vermögen, Erbschaften und Spitzeneinkommen besteht ein erheblicher Spielraum zum Ausbau der Infrastruktur und zur steuerlichen Entlastung der ArbeitnehmerInnen. Thomas Piketty hat zudem darauf aufmerksam gemacht, wie wichtig eine Vermögenssteuer für die Erhöhung der wirtschaftlichen Transparenz, zur Regulierung des Kapitalismus und zur Sicherung von Demokratie und Freiheit ist. Dies ist das zentrale Projekt emanzipatorischer Wirtschaftspolitik.

**MICHAEL GETZNER:
ZUR FINANZIERUNG EINER WACHSENDEN STADT – FISKALISCHE WIRKUNGEN
DER STADTERWEITERUNG**



Michael Getzner¹ leitet den Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik im Department für Raumplanung der Technischen Universität Wien

EINLEITUNG

Wachsende wie auch schrumpfende Städte und Regionen sehen sich, neben sozialen und ökologischen Problemen, vor allem mit ökonomischen Problemen konfrontiert, die sich aus Veränderungen der Nachfrage nach Infrastrukturleistungen ergeben. Während ein gradueller, d.h. langsamer, Wandel leichter bewältigbar scheint, können bei raschen Wachstums- und Schrumpfungsprozessen die vorhandenen Infrastrukturen (insbesondere Ver- und Entsorgung, Verkehrswege, öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Gesundheits- und Kultureinrichtungen) häufig nicht in der gleichen Geschwindigkeit angepasst werden.

Bei raschen Schrumpfungsprozessen ergeben sich die Anpassungsprobleme hinsichtlich der vorhandenen Infrastrukturen vor allem durch

- die geringere Effizienz der vorhandenen Anlagen,
- die fehlenden (rückläufigen) Einnahmen, wodurch Mittel für den Rückbau der Infrastrukturen fehlen,
- die Veränderungen der Nachfrage nach bestimmten Infrastrukturleistungen (Daseinsvorsorge), beispielsweise bei veränderter Bevölkerungsstruktur (Überalterung mit zukünftig absehbarem größerem Bedarf an kommunalen Pflege- und Gesundheitsleistungen).

Probleme mit der Anpassungsgeschwindigkeit der vorhandenen Infrastrukturen bei Schrumpfungsprozessen ergeben sich aus ökonomischer Sicht vor allem dadurch, dass einerseits die Investitionskosten in klassische Ver- und Entsorgungsnetze im Vergleich zu den Betriebskosten relativ hoch

¹ Johann Bröthaler und Gerlinde Gutheil-Knopp-Kirchwald, ebenfalls am Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik im Department für Raumplanung der Technischen Universität Wien tätig, sind Co-AutorInnen dieses Artikels.

sind, die langfristigen Erhaltungs- und Reinvestitionskosten jedoch zu hohen Folgelasten führen können und über einen sehr langen Zeitraum abgeschrieben (und refinanziert) werden. Darüber hinaus sind Anlagen aufgrund ihrer Unteilbarkeit häufig nicht redimensionierbar. Andererseits sind bei vielen Infrastrukturen (z.B. soziale Infrastrukturen) die Investitionskosten im Vergleich zu den hohen Folgelasten für die öffentlichen Budgets gering relativ.

Die Probleme wachsender Städten sind grundsätzlich nicht mit jenen schrumpfender Städte vergleichbar: die grundlegenden (ökonomischen) Eigenschaften von Infrastrukturen, die bei Schrumpfungsprozessen zu weitreichenden Finanzierungsproblemen führen, erleichtern bei Wachstumsprozessen eine effiziente Bereitstellung und können unter bestimmten Bedingungen „selbstfinanzierend“ sein.

Im vorliegenden Beitrag wird zunächst die Finanzierung von Infrastrukturen in wachsenden Städten behandelt (Abschnitt 2). In Abschnitt 3 wird am Beispiel von Wien als stark wachsende Stadt die demografische und wirtschaftliche Entwicklung sowie die Finanzierungssituation dargestellt. In Abschnitt 4 wird die fiskalische Wirkungsanalyse als ökonomisches Bewertungsinstrument kurz vorgestellt und das Ausmaß der fiskalischen Effekte von Stadtentwicklungsprojekten skizziert. In Abschnitt 5 wird abschließend eine Reihe von Schlussfolgerungen für die Finanzierung einer wachsenden Stadt gezogen.

NACHFRAGE NACH UND ANGEBOT AN INFRASTRUKTURLEISTUNGEN IN WACHSENDEN STÄDTEN

Der Begriff der „Infrastruktur“ wird im allgemeinen Sprachgebrauch und in der wirtschaftswissenschaftlichen Diskussion unterschiedlich verwendet. Üblich ist eine Einteilung von Infrastrukturen in folgende Kategorien:

1. Materielle Infrastruktur (z.B. öffentlicher Verkehr, Straßen, Ver- und Entsorgung, Erholungsräume, Wohngebäude);
2. Sozio-kulturelle Infrastrukturen (z.B. Bildung, Gesundheit, Betreuung, Kultur);
3. Institutionelle Infrastrukturen (z.B. Rechtssystem und Rechtssicherheit, Verwaltung, Partizipation, Governance).

Im Hinblick auf die Schaffung von Infrastrukturen in einer wachsenden Stadt sind vor allem die zwei erst genannten Bereiche (materielle und sozio-kulturelle Infrastrukturen) betroffen; die Vermittlung und Gestaltung von Wachstumsprozessen im Sinne der sozialen Verträglichkeit derzeitiger und zukünftiger Bewohner/innen eines Siedlungsraums betrifft den dritten Bereich.

Die Nachfrage nach Infrastrukturen in einer wachsenden Stadt ergibt sich durch den Bedarf an Dienstleistungen der Daseinsvorsorge neuer Einwohner/innen. Neben den materiellen Infrastrukturen in neuen Stadtteilen sind – entsprechend den sozialen Bedürfnissen beispielsweise nach Alter, Herkunft, Lebensstilen – sozio-kulturelle Angebote zu schaffen, die sich allenfalls vom derzeitigen Angebot an Leistungen unterscheiden.

Grundsätzlich ist die Planung von Infrastrukturen hinsichtlich der Bedürfnisse, des Bedarfs, und der tatsächlichen Nachfrage mit großen Unsicherheiten behaftet. Selbst bei materieller Infrastruktur, z.B. in der Energieversorgung, kann sich durch geänderte technische Ansprüche und Lebensstile ein hoher zukünftiger Anpassungsbedarf ergeben, der zum Zeitpunkt der Planung und Realisierungsentscheidung nicht absehbar und noch weniger bewertbar ist. Planung in wachsenden Städten ist daher inhärent eine Planung mit großen Unsicherheiten, vor allem auch aufgrund fehlender Informationen über die langfristige städtische Entwicklung. Nachfrageschätzungen und nachfolgende Pla-

nungen können daher nur auf möglichst plausiblen Annahmen, etwa Bevölkerungsprognosen oder Szenarien der wirtschaftlichen Entwicklung, beruhen.

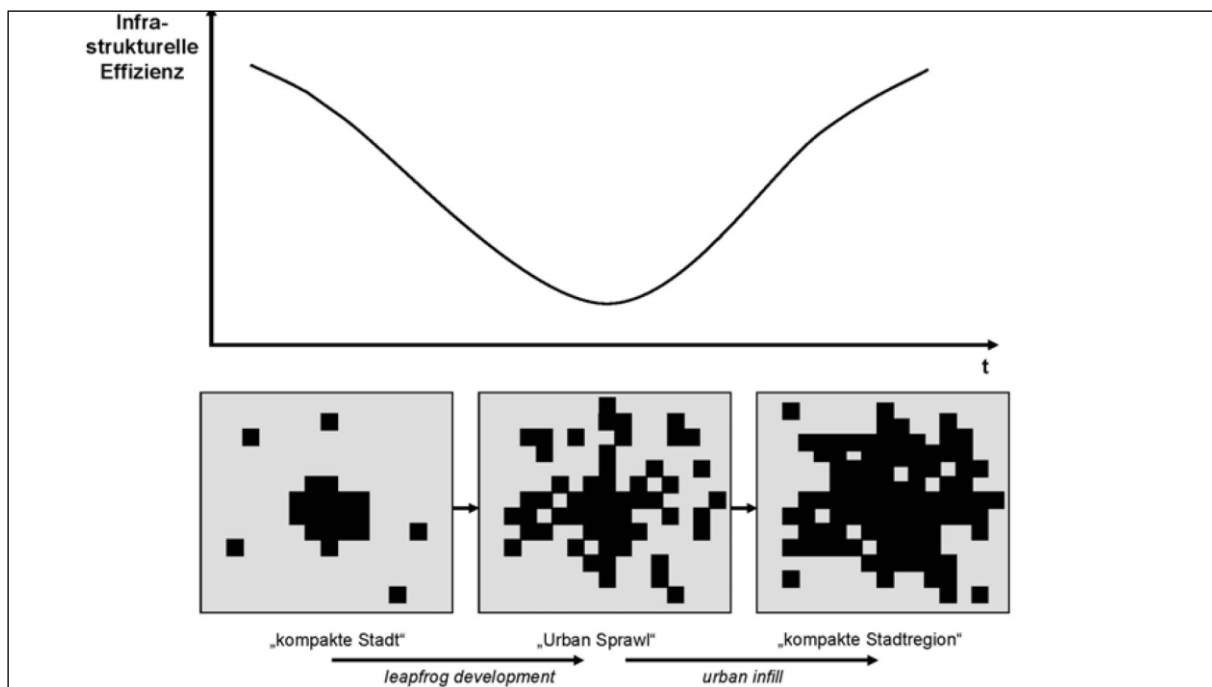
Das Angebot an Infrastrukturen in einer wachsenden Stadt kann grundsätzlich durch die Schaffung neuer Infrastrukturen oder durch die effizientere Nutzung sowie Anpassung (soweit technisch möglich) von vorhandenen Infrastrukturen ausgeweitet werden. Eine Stadt – im Sinne der Verwaltungseinheit und administrativen Abgrenzung (also insbesondere des kommunalen Haushalts) – hat nicht nur erhebliche Kosten aus der Erweiterung der Infrastrukturdienstleistungen zu tragen, sondern profitiert auch – rein finanziell – maßgeblich von einer Zunahme der Einwohnerzahl.

Zusätzliche Einwohner/innen führen zum einen direkt zu zusätzlichen Einnahmen im kommunalen Budget (z.B. Gebühreneinnahmen, erhöhte Zuteilung von Mitteln aus dem Finanzausgleich), zum anderen erhöhen sie indirekt die Steuereinnahmen der Stadt: Durch die zusätzliche Nachfrage nach Dienstleistungen und Konsumgütern wächst „die Wirtschaft“ und es entstehen – in gewissem Ausmaß – auch zusätzliche Arbeitsplätze in der Stadt, die wiederum die Kommunalsteuereinnahmen der Gemeinde ansteigen lassen.

Wirtschaftswachstum entsteht einerseits durch eine größere Verfügbarkeit an produktiven Ressourcen und nachfolgender Einkommenserhöhung (z.B. höheres Arbeitskräfteangebot, höhere Produktion, höhere Nachfrage nach Konsumgütern), andererseits durch eine höhere Produktivität der Produktionsfaktoren (z.B. durch eine größere Effizienz der vorhandenen Infrastrukturen, oder durch das Angebot neuartiger Infrastrukturdienstleistungen). Kritisch hinsichtlich der bloßen Betrachtung des Wirtschaftswachstums der Stadt infolge des Bevölkerungswachstums ist anzumerken, dass neben der Ausweitung der Beschäftigung auch die möglichen negativen Folgen einer wachsenden Wirtschaft (Anstieg des Ressourcen- und Umweltverbrauchs, Polarisierung der Gesellschaft, Segregation des Arbeitsmarkts) in einer Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen sind. Die Methode der fiskalischen Wirkungsanalyse der Stadterweiterung, wie sie weiter unten vorgestellt wird, betrachtet aufgrund der methodischen Einschränkung auf den kommunalen Haushalt diese Dimensionen jedoch nicht – sie ist daher nur als ein Baustein einer umfassenden Projektbewertung anzusehen.

Grundsätzlich ist somit festzuhalten, dass das Stadtwachstum zu einem Teil durch das damit verbundene Wirtschaftswachstum finanziert werden kann, bzw. wird eine wachsende Wirtschaft mehr Beschäftigungsmöglichkeiten bieten, wodurch der Anreiz zur Migration in die Stadt größer wird. Dies zeigt, dass die Finanzierungsnotwendigkeiten des Stadtwachstums kurz-, mittel- und langfristig von den städtischen Nutzeffekten (z.B. Einnahmen durch Wirtschaftswachstum) abweichen können.

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Dichtevorteile in Bezug auf die infrastrukturelle Effizienz unterschiedlicher Siedlungsformen



Quelle: Siedentop et al. (2006).

Neben dem Wirtschaftswachstum als Finanzierungsquelle (und Motor des Stadtwachstums) sind weitere Nutzeffekte für die Infrastrukturbereitstellung aus einer wachsenden Stadt erkennbar. Diese Nutzeffekte ergeben sich aus drei wichtigen ökonomischen Eigenschaften von Infrastrukturen:

1. Dichtevorteile (Economies of density)

Durch eine höhere Dichte, d.h. eine größere Anzahl an Nutzer/innen pro Längeneinheit eines Netzes, können die Durchschnittskosten für die Infrastrukturbereitstellung gesenkt werden. Dies ist insbesondere bei netzgebundenen Infrastrukturen der Fall (z.B. Wärmeabnahme bei einer Fernwärmeleitung; Elektrizitäts- oder Wasserversorgung), da die hohen Investitionskosten eines Netzes auf eine größere Anzahl an Nutzer/innen aufgeteilt werden kann. Dies bietet bei Verfolgung einer Strategie der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ die Möglichkeit, ineffiziente Netze, die durch eine Zersiedelung entstanden sind, wiederum effizienter zu gestalten (siehe Abbildung 1). Eine höhere Anzahl an Nutzer/innen, d.h. mehr Dichte, kann auf der anderen Seite aber auch mit Dichtenachteilen (z.B. fehlende Grünräume) bzw. ökonomisch gesehen mit hohen sprungfixen Kosten verbunden sein, wenn die Kapazitäten des bestehenden Netzes erreicht sind.

2. Skalenerträge (Economies of scale)

Skalenerträge ergeben sich dann, wenn bei Vergrößerung des Infrastrukturnetzes und somit einer höheren Anzahl an Nutzer/innen eine effizientere Bereitstellung von Infrastrukturleistungen möglich ist. Ökonomisch gesehen sinken hier, ähnlich wie bei der Ausnutzung von Dichtevorteilen, die Durchschnittskosten pro Nutzer/in, wenn bestehende Fixkosten (z.B. Management, Verwaltung) auf eine größere Anzahl an Nutzer/innen aufgeteilt werden können.

3. Verbundvorteile (Economies of scope)

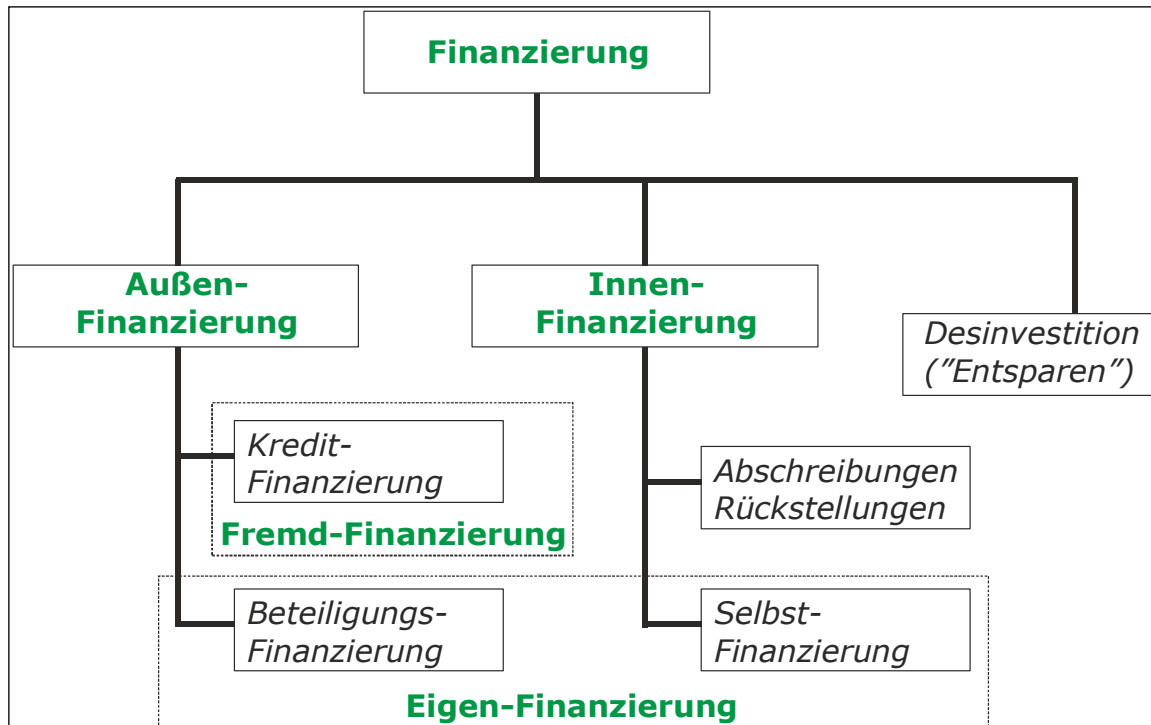
Verbundvorteile ergeben sich durch die Möglichkeiten, gebündelte Angebote unterschiedlicher Infrastrukturleistungen auszubauen, wenn der Absatzmarkt für diese Dienstleistungen durch Stadtwachstum größer wird. Beispielsweise ergeben sich durch Smart Grids neue Anwendungsmöglichkeiten der Steuerung von Gebäuden oder neue Informations- und Kommunikationsleis-

tungen, die bei kleineren Netzen bei Bestehen einer Mindestgröße eines Marktes nicht bereitgestellt bzw. entwickelt werden können.

Aus den kommunalen Einnahmen aufgrund des Stadtwachstums und den kommunalen Ausgaben für den Ausbau von Infrastrukturen ergibt sich ein Saldo, der bei einem Defizit zu einem „Netto-Finanzierungsbedarf“ führt. Bei der Frage, ob sich eine Stadt das Wachstum kurz- bis langfristig leisten kann, sind hier zu unterscheiden: 1) Investitionen zur Errichtung bzw. dem Ausbau der Infrastruktur sowie 2) Funktionsspezifische (Netto-)Folgelasten für laufenden Betrieb und Erhaltung der (zusätzlichen) Infrastruktur und 3) Effekte auf allgemeine Haushaltsmittel (im Wesentlichen zusätzliche Steuereinnahmen) zur Deckung verbleibender Finanzierungserfordernisse.

Zur Leistbarkeit der Infrastrukturerweiterungen stellt sich die Frage, in welchem Ausmaß Investitionen überhaupt erforderlich sind, d.h. etwa bestehende Kapazitäten genutzt werden können oder durch zeitliche Staffelung von Stadterweiterungen Kapazitätsspitzen vermieden werden können. Die Finanzierbarkeit der Investitionen hängt davon ab, in welchem Ausmaß *kurz- bis mittelfristig* genügend finanzielle Mittel aus laufenden Überschüssen („Freie Finanzspitze“) zur Verfügung stehen (Innen-Finanzierung der Investitionen, Abbildung 2). Bei ungenügendem laufenden Selbstfinanzierungsspielraum stellt sich die Frage, inwieweit alternative Finanzierungsformen möglich bzw. leistbar sind, d.h. Auflösungen bzw. Verkäufe von Vermögen (Desinvestitionen) herangezogen werden können, Außenfinanzierung durch Beteiligungsfinanzierung, z.B. im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften (PPP), herbeigeführt werden kann oder letztlich Fremdfinanzierung der Investitionen (Schuldenaufnahme) erforderlich ist.

Abbildung 2: Grundsätzliche Finanzierungsoptionen für den Ausbau von Infrastrukturen in einer wachsenden Stadt



Quelle: Eigene Darstellung (2014).

Die Finanzierung des laufenden Betriebs der zusätzlichen Infrastruktur stellt demgegenüber eine *mittel- bis langfristige* Herausforderung für eine wachsende Stadt dar. Die nachhaltige Leistbarkeit

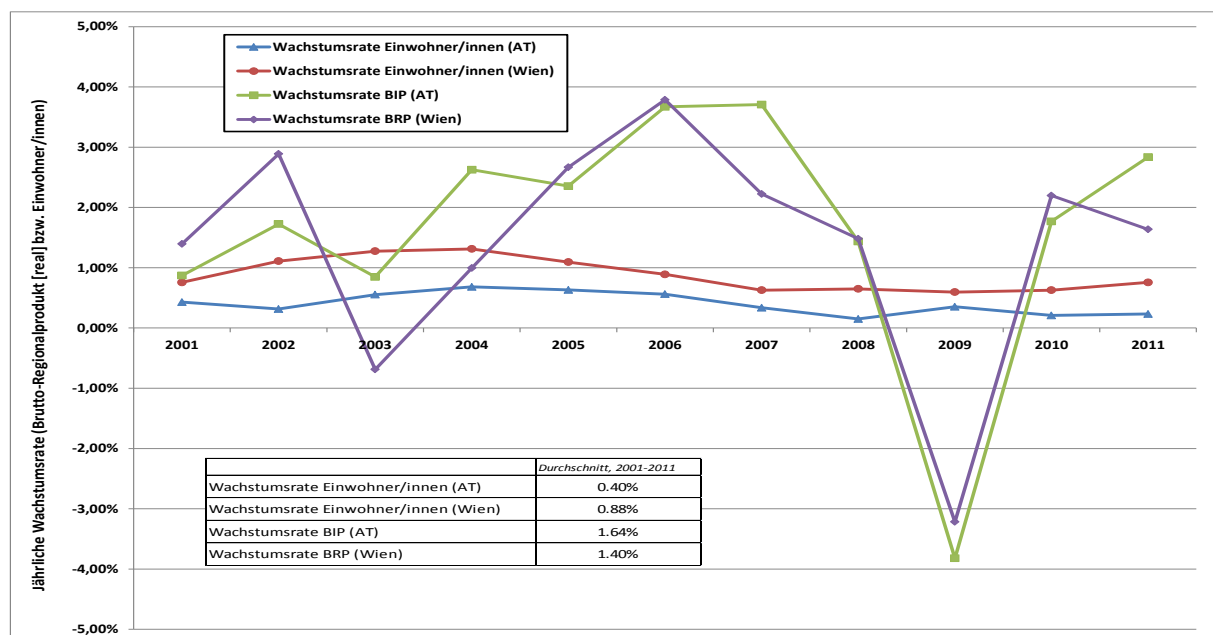
hängt hier zum einen von den funktionsspezifischen Netto-Lasten der Stadterweiterung (z.B. Ausmaß der Nutzerfinanzierung über Gebühren) ab und zum anderen davon, inwieweit das Stadtwachstum auch zu entsprechend erhöhten Steuereinnahmen (eigene Abgaben und Einnahmen aus dem Finanzausgleich) führt.

Die Finanzierbarkeit des Stadtwachstums wird damit sowohl durch die planerische Gestaltung (z.B. Einwohnerdichte, Infrastrukturbedarf, Verhältnis Einwohner zu Arbeitsplätzen in Stadterweiterungsgebieten) als auch finanzpolitische Entwicklungen (Gebührenpolitik, Steuerpolitik, Finanzausgleichspolitik) und wirtschaftlichen Entwicklungen (Konjunktur, lokale Multiplikatoreffekte) maßgeblich bestimmt.

FINANZIERUNG UND WACHSTUM DER STADT WIEN

Die Stadt Wien ist im letzten Jahrzehnt durch eine überdurchschnittliche Dynamik gekennzeichnet. Die jährlichen Wachstumsraten der Bevölkerung lagen im Vergleich mit dem österreichischen Durchschnitt in Wien deutlich höher (Abbildung 3).² Die Rate des Wirtschaftswachstums (Brutto-Regionalprodukt Wiens) lag in der vergangenen Dekade im österreichweiten Durchschnitt (Bruttoinlandsprodukt) mit stärkeren Rückgängen im Jahr 2003 und im Jahr 2009 infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise, jedoch deutlich über der Rate des Bevölkerungswachstums.

Abbildung 3: Jährliche Wachstumsraten der Wirtschaft und der Bevölkerung Wiens (in %, 2001 bis 2011) im Vergleich zu den durchschnittlichen Wachstumsraten Österreichs



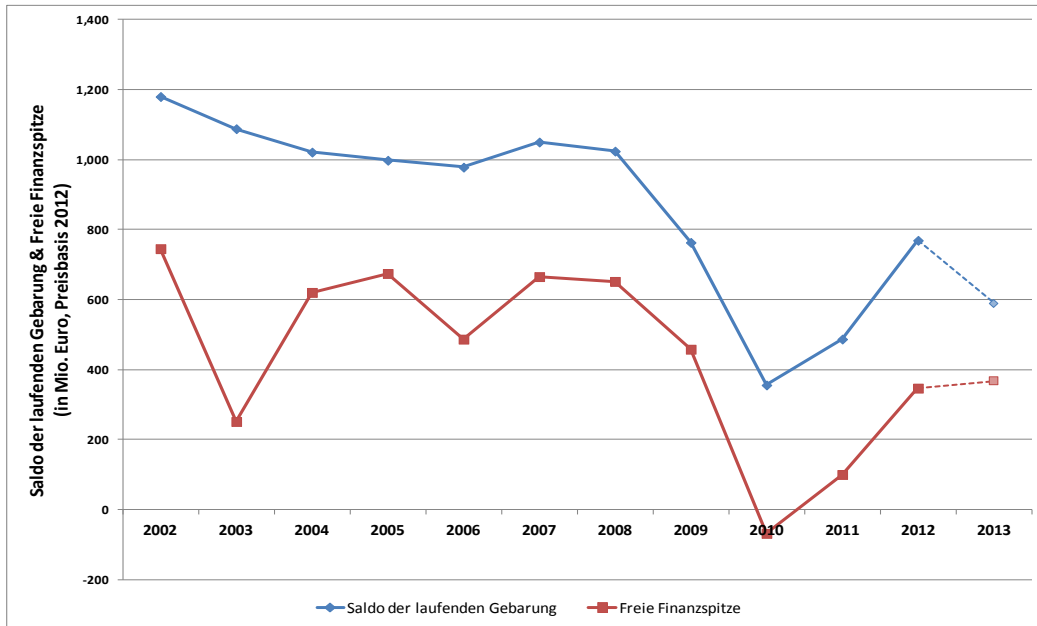
Quelle: Statistik Austria (2014); eigene Berechnungen (2014).

Der laufende Selbstfinanzierungsspielraum stellt wie erwähnt einen zentralen Indikator für die Finanzierbarkeit des Stadtwachstums dar. Abbildung 4 zeigt die Entwicklung des Saldos der laufenden Gebarung und der Freien Finanzspitze (Saldo der laufenden Gebarung abzüglich Schuldentil-

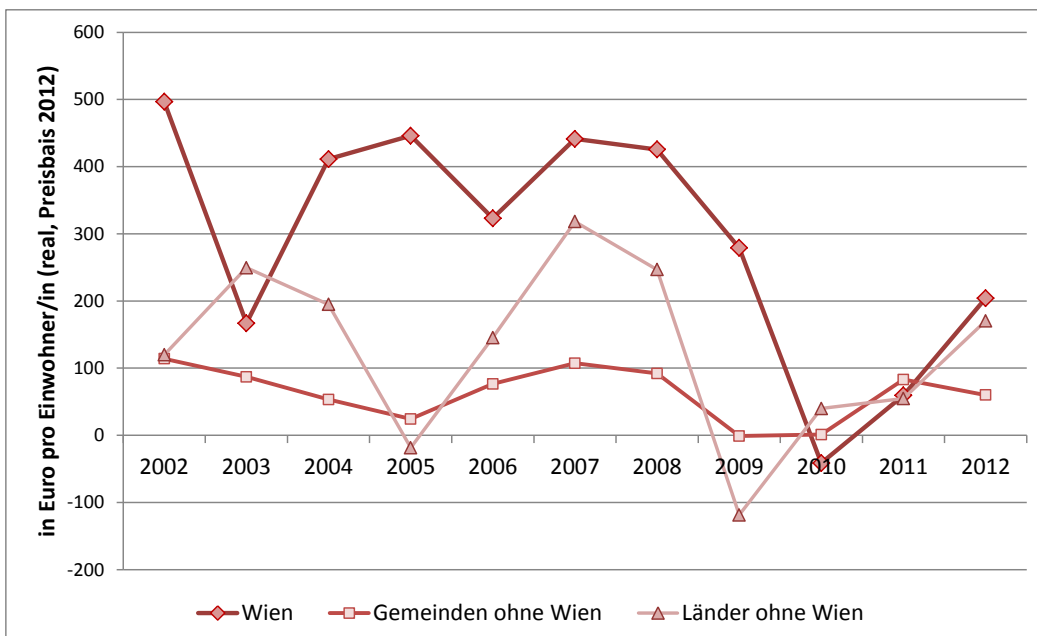
² Für die nächsten 10 bis 20 Jahre wird gemäß der Bevölkerungsprognose 2013 der Statistik Austria (2014) für Wien ebenfalls eine überdurchschnittliche Bevölkerungswachstumsrate von 0,7–0,8 % p.a. im Vergleich zu österreichweit 0,3–0,4 % p.a. erwartet.

gung) Wiens als Land und Gemeinde für den Zeitraum 2002 bis 2012. Der zeitliche Verlauf wie auch die absolute Höhe der freien Finanzspitze zeigen, dass das Stadtwachstum Wiens trotz einer leicht rückläufigen Tendenz die freien Mittel für investive Zwecke bislang nicht überstrapaziert hat. Allerdings ist auch die starke Konjunkturabhängigkeit der Finanzsituation mit einem massiven Einbruch im Jahr 2010 in Folge Wirtschafts- und Finanzkrise erkennbar. Im Vergleich zu den Gemeinden und Ländern (ohne Wien) lag die freie Finanzspitze Wiens mit einem Niveau von 300–400 Euro pro EW bis 2009 bzw. 200 Euro pro EW im Jahr 2012 durchwegs über dem Durchschnitt.

Abbildung 4: Saldo der laufenden Gebarung und Freie Finanzspitze Wiens in Mio. Euro (2013 gemäß Voranschlag)



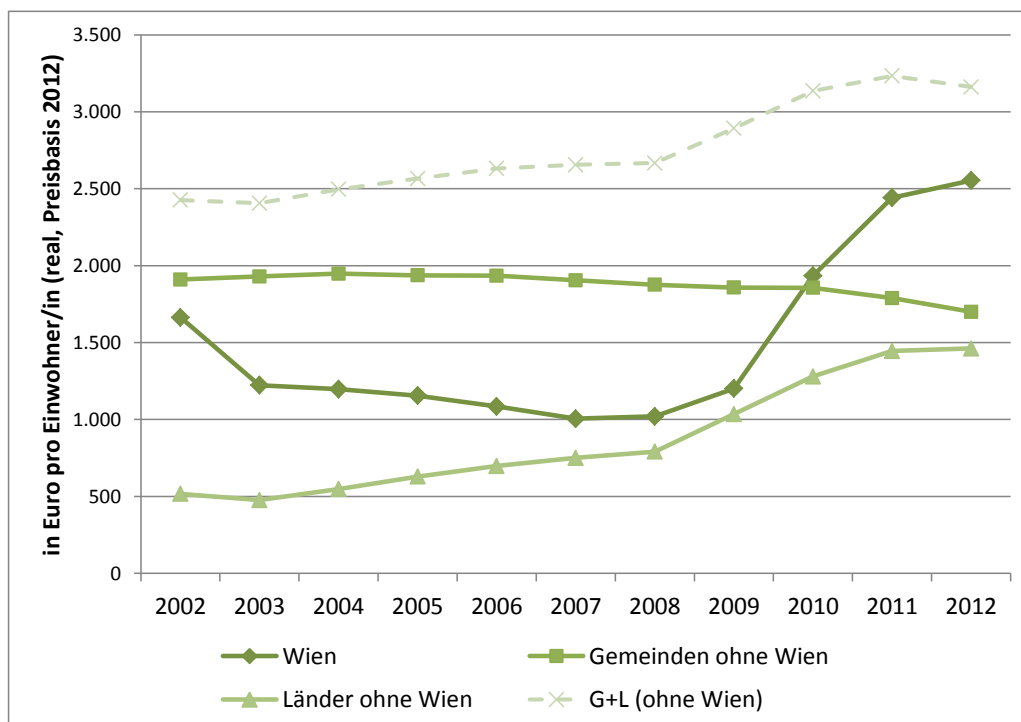
Freie Finanzspitze Wiens im Vergleich zu den Gemeinden bzw. Ländern (ohne Wien) in Euro pro EW



Quelle: Statistik Austria (2013); Wien (2014); GemBon (2014); eigene Berechnungen (2014).

Für den finanziellen Spielraum für investive Zwecke ist weiters die Entwicklung der öffentlichen Verschuldung maßgeblich. Abbildung 5 zeigt, dass Wien (als Land und Gemeinde) über lange Jahre hinweg im Vergleich zum Gesamtschuldenstand der anderen Gemeinden und Länder Österreichs einen unterdurchschnittlichen Schuldenstand aufwies (hier mangels Daten ohne Schulden ausgliederter Einheiten). Erst im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise ist ein deutliches Wachstum der Verschuldung der Länder einschließlich Wien festzustellen. Die Gemeinden (ohne Wien) wiesen demgegenüber eine im Durchschnitt sogar fallende Pro-Kopf-Verschuldung auf (s.a. Bröthaler und Getzner, 2014).

Abbildung 5: Verschuldung Wiens (als Land und Gemeinde) im Vergleich zu den durchschnittlichen Schulden aller anderen österreichischen Gemeinden bzw. Länder (EUR pro Einwohner/in, Preisbasis 2012)



Quelle: Statistik Austria (2013); GemBon (2014); eigene Berechnungen (2014).

Für die Finanzierung von Infrastrukturen bedeutet dies, dass die Finanzierung über Kreditaufnahmen (so diese erwünscht ist) in näherer Zukunft noch keine wesentlichen Probleme erwarten lässt. Jedoch ist auch für Wien selbst die Kreditaufnahme nicht unbeschränkt möglich, und zwar (kurzfristig) nicht wegen der fehlenden Kreditwürdigkeit, sondern aufgrund der politisch-rechtlichen Festlegungen im Rahmen des europäischen und innerstaatlichen Fiskalpaktes zur Begrenzung übermäßiger Verschuldung des öffentlichen Sektors und zur Erreichung eines gesamtstaatlichen nachhaltigen Budgetpfads.

ZUR FISKALISCHEN RENTABILITÄT VON STADTERWEITERUNGSPROJEKTEN

Eine wichtige Kennzahl, auch im Hinblick auf den zukünftigen laufenden Mittelbedarf bei der Realisierung von Stadterweiterungs- und -entwicklungsprojekten, ist die sog. „fiskalische Rentabilität“ derartiger Vorhaben. Es ist hierbei zu überprüfen, ob unter Einrechnung sämtlicher Ausgaben der Stadterweiterung sowie sämtlicher damit verbundener Einnahmen eine Finanzierungslücke entsteht,

die aus dem laufenden Haushalt (oder über Schuldenaufnahme) zu bedecken ist. Wie oben bereits erwähnt, ist Stadtwachstum einerseits mit Ausgaben, z.B. für neue Infrastrukturen verbunden, andererseits entstehen auch Einnahmen aus unterschiedlichen Quellen (z.B. höhere Kommunalsteuer durch Beschäftigungswachstum; höhere Einnahmen aus dem Finanzausgleich durch Bevölkerungswachstum). Eine Schätzung des zukünftigen Netto-Finanzierungsbedarfs erfordert somit ein Modell, welches die vielfältigen Dimensionen und Wirkungen, die mit dem Stadtwachstum bzw. mit Stadterweiterungsprojekten verbunden sind, abbilden kann. Die unten stehende Abbildung zeigt im Überblick die Ausgaben und Einnahmen, die in der fiskalischen Wirkungsanalyse zu erfassen sind.

Einnahmen und Ausgaben der Stadt Wien infolge von Stadterweiterungsprojekten

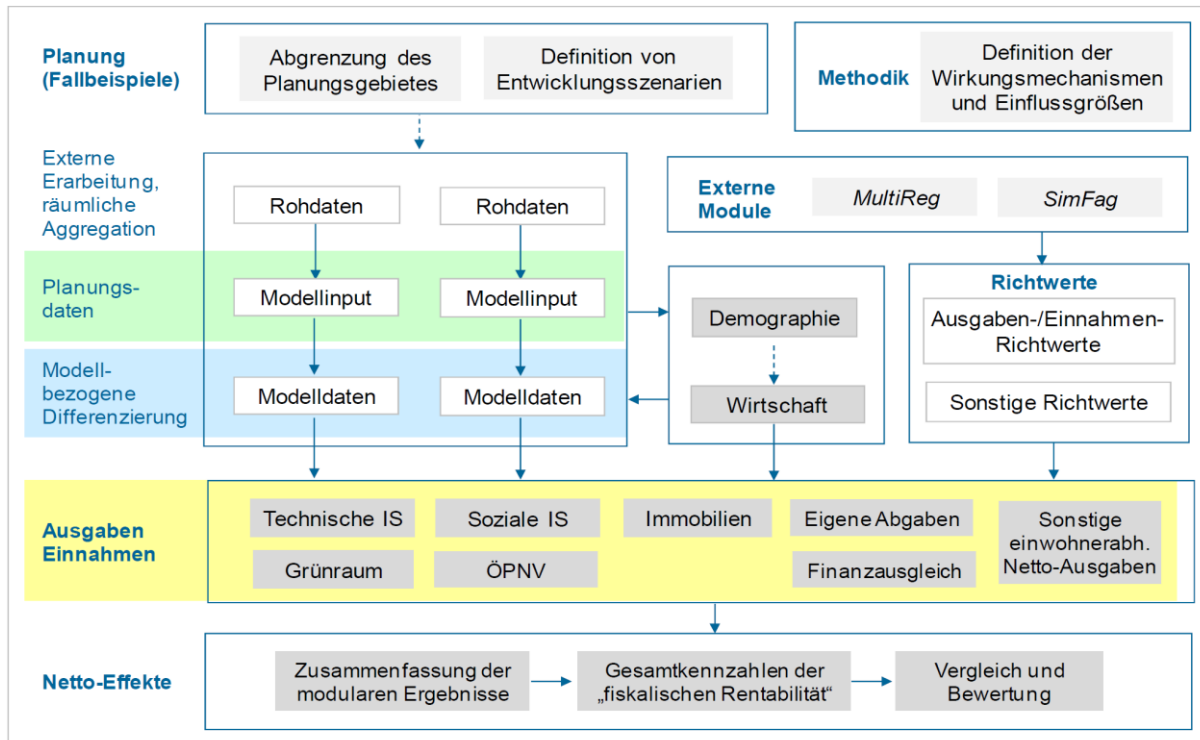
| |
|--|
| Ausgaben |
| Immobilientransaktionen (Grundstückskäufe) |
| Straßenerschließung (inkl. Beleuchtung, Signalanlagen) |
| ÖPNV (Bus, Straßenbahn, U-Bahn) |
| Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Abfall) |
| Grünraum (Parks, Straßenbegleitgrün, sonstiger Freiraum) |
| Institutionelle Kinderbetreuung (Kinderkrippen, -garten, -horte) |
| Schulen (Primär-/Sekundärstufen) |
| Sonstige (einwohnerabhängige) funktionspezifische Netto-Ausgaben |
| Einnahmen |
| Immobilientransaktionen (Grundstücksverkäufe) |
| Gebühren, Beiträge, Förderungen (Technische Infrastruktur) |
| Gebühren, Beiträge, Förderungen (ÖPNV) |
| Gebühren, Beiträge, Förderungen (Soziale Infrastruktur) |
| Eigene Abgaben (Kommunalsteuer, Grundsteuer) |
| Aufkommenseffekte im Finanzausgleich (Ertragsanteile) |
| Einwohnereffekte im Finanzausgleich (Ertragsanteile/Transfers) |
| Sonstige Einnahmen |

Quelle: WIFO/IFIP, FiWiStep (2012).

Das zur Ermittlung der fiskalischen Rentabilität angewandte Modell (FiWiStep) enthält mehrere Module, die jeweils wieder auf Modellen der Regionalwirtschaft sowie des Finanzausgleichs beruhen (Abbildung 6). Ausgangspunkt hierbei ist die genaue Darstellung und Abgrenzung des Planungsgebietes sowie der Definition von Entwicklungsszenarien. Auf Basis der zu erwartenden Anzahl an Einwohner/innen, der Annahmen über die wirtschaftliche Entwicklung im Planungsgebiet (z.B. Schaffung von Betriebsstätten), sowie einer Reihe von Modellannahmen (z.B. Standardkostensätze für Infrastrukturen) wird der Bedarf an Infrastrukturen und die damit verbundenen Kosten der Investition sowie des laufenden Betriebs und der Erhaltung geschätzt. Die externen Module modellieren einerseits die (regionale) Konjunktur unter der Annahme des Stadtwachstums, und andererseits die Mittelströme (Verteilung) der öffentlichen Einnahmen im Finanzausgleich. Diese einzelnen Module und Berechnungsschritte ergeben eine Gegenüberstellung sämtlicher kommunaler Einnahmen und Ausgaben bei der Realisierung von Stadterweiterungsprojekten, um den Netto-Finanzierungsbedarf und die fiskalische Rentabilität derartiger Projekte zu schätzen. Sensitivitätsanalysen (z.B. unterschiedliche Annahmen über die Kosten der zu schaffenden Infrastrukturen, optimistischere versus pessimistischere Annahmen über die Zahl der zusätzlich generierten Arbeitsplätze) runden die Ergebnisdarstellung ab. Es ist zu betonen, dass die fiskalische Rentabilität eine Beurteilung des Stadtwachstums (bzw. von Stadtentwicklungsprojekten) ausschließlich aus Sicht des kommunalen Haushalts ist. Zudem ergibt die Analyse die Höhe des Netto-Finanzierungsbedarfs (oder des Über-

schusses); damit soll aber nicht ausgesagt werden, dass Projekte nur dann zu realisieren sind, wenn sich eine positive „Rentabilität“ (im Sinne von Überschüssen) ergibt.

Abbildung 6: Modell der Berechnung der fiskalischen Rentabilität von Stadterweiterungsprojekten (FiWiStep)



Quelle: WIFO/IFIP, FiWiStep (2012).

Abbildung 7 veranschaulicht die Bedeutung einzelner Ausgaben und Einnahmen in jenen Bereichen, die im Zusammenhang mit Stadterweiterungsprojekten von Bedeutung sind. Die Abbildung zeigt zum einen die durchschnittlichen laufenden Netto-Ausgaben pro Kopf für den jeweiligen Infrastrukturbereich in Wien insgesamt auf Basis des Wiener Rechnungsabschlusses (linker Balken). Diesen werden die zusätzlichen (marginalen) jährlichen Netto-Ausgaben pro Kopf von typischen Stadtentwicklungsprojekten gegenübergestellt (rechter Balken, konkret der Durchschnitt zweier vor kurzem geplanter und bewerteter Stadtentwicklungsprojekte). Die Darstellung soll hier in mehreren Stufen (A–D) nur allgemeine Verhältnisse längerfristiger fiskalischer Effekte des Stadtwachstums (laufende Effekte, ohne Investitionserfordernisse) vermitteln, die bei einzelnen Entwicklungsprojekten natürlich unterschiedlich ausfallen können.

Die linke, obere Grafik zeigt die laufenden Netto-Ausgaben für „harte“ Infrastruktur (d.h. bauliche Maßnahmen für Ver- und Entsorgung, Straßen, gebietsbezogene sozio-ökonomische Infrastrukturen, u. ä.). Diese Netto-Ausgaben („Gesamt A (Ausgaben)“) liegen im Bereich von 500 Euro pro Kopf, wobei hier die zusätzlichen Netto-Lasten bei Entwicklungsgebieten etwas geringer ausfallen können, soweit bestehende Kapazitäten genutzt werden können. Wie die rechte, obere Aufstellung in Abbildung 7 verdeutlicht, werden diese Ausgaben einerseits durch Einnahmen aus eigenen Abgaben, hauptsächlich aber durch zusätzliche Ertragsanteile aus dem Finanzausgleich finanziert, und zwar übersteigen diese Einnahmen die Ausgaben für die „harte“ Infrastruktur um ein Vielfaches („Gesamt B (Einnahmen)“). Die marginalen Finanzausgleichseffekte zusätzlicher Einwohner/innen sind hier geringer als die durchschnittlichen, da ein Teil der Mittelverteilung im Finanzausgleich nicht nach der (einfachen oder gewichteten) Einwohnerzahl, sondern nach fixen Schlüsseln erfolgt.

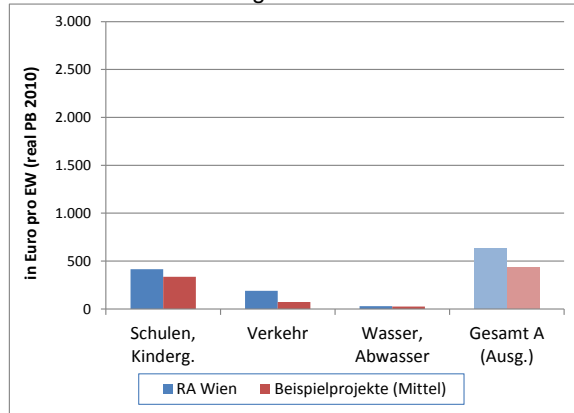
Die linke untere Grafik zeigt die Bedeutung der „sonstigen einwohnerbezogenen Netto-Ausgaben“ (insbesondere Gesundheits- und Sozialausgaben), die wesentlich höher sind als die Netto-Ausgaben für die „harte“, gebietsbezogene Infrastruktur. Allerdings sind diese Ausgaben und ihre zukünftige Entwicklung mit hoher Unsicherheit behaftet – und sie sind nicht so sehr von gebietsbezogenen Rahmenbedingungen als vielmehr von übergeordneten demografischen, gesellschaftlichen und politischen Zusammenhängen (z.B. Gesundheitspolitik und -finanzierung) abhängig. Der resultierende Saldo („Gesamt C – Einnahmen“) fasst die Netto-Lasten jener Aufgabenbereiche zusammen, die stark von der Einwohnerzahl abhängen und somit mit Stadtwachstum im Zusammenhang stehen. Bei Stadtentwicklungsprojekten liegen diese zusätzlichen jährlichen laufenden Netto-Lasten pro Kopf nahe Null. Demgegenüber ergibt der durchschnittliche Saldo C in Wien einen Überschuss von rund 1.000 Euro pro EW für die Finanzierung aller sonstigen Aufgabenbereiche (z.B. allgemeine Verwaltung oder zentrale Kultureinrichtungen). Der verbleibende Saldo („Gesamt D – Einnahmen“) entspricht dem Saldo der laufenden Gebarung.

Der ausgeglichene Saldo C zwischen den Ausgaben und den Einnahmen, die mit Stadterweiterungsprojekten unmittelbar verbunden sind, besagt, dass das laufende Budget der Stadt Wien insgesamt durch das Stadtwachstum nicht zusätzlich belastet wird. Allerdings sind die Ausgaben und die Einnahmen nicht synchron, d.h. es kann etwa durch sukzessive Verschiebungen bei der Altersstruktur temporär zu erhöhten Netto-Lasten kommen, die längerfristig wieder durch entsprechende Überschüsse in den nachfolgenden Jahren ausgeglichen werden müssen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass das Stadtwachstum vor allem kurz- bis mittelfristig keine laufenden Überschüsse für die Finanzierung der Investitionen generiert.

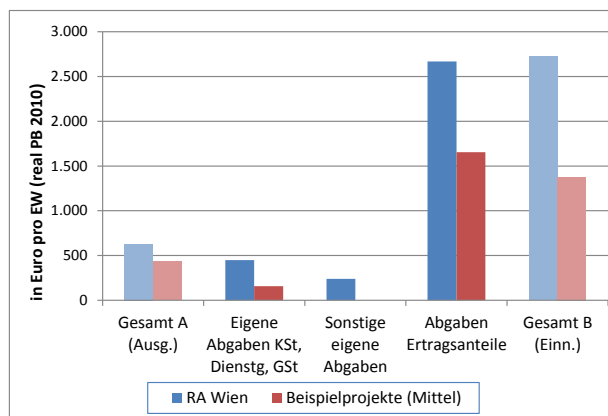
Aus finanzwirtschaftlicher Sicht ergibt sich daher kein Finanzierungsproblem insofern, als eine fiskalische Rentabilitätsrechnung keinen übermäßigen laufenden Zuschussbedarf ergibt. Allerdings kann die zeitliche Verteilung der Ausgaben und Einnahmen zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die Kreditaufnahme für investive Zwecke beschränkt ist, d.h. aus bestehenden freien Mitteln bestimmte Projekte kurzfristig nicht finanziert werden können, und der Mittelbedarf aufgrund von Schuldenlimits nicht durch Darlehen abgedeckt werden kann. Aus der Finanzierungsperspektive sollte demnach Stadtwachstum zeitlich geplant und abgestimmt werden.

Abbildung 7: „Fiskalische Rentabilität“ von Stadtentwicklungsprojekten – Beispielprojekte (Mittel¹⁾) im Vergleich zum Durchschnitt gemäß Rechnungsabschluss (RA) Wien, in Euro pro EW (Preisbasis 2010)

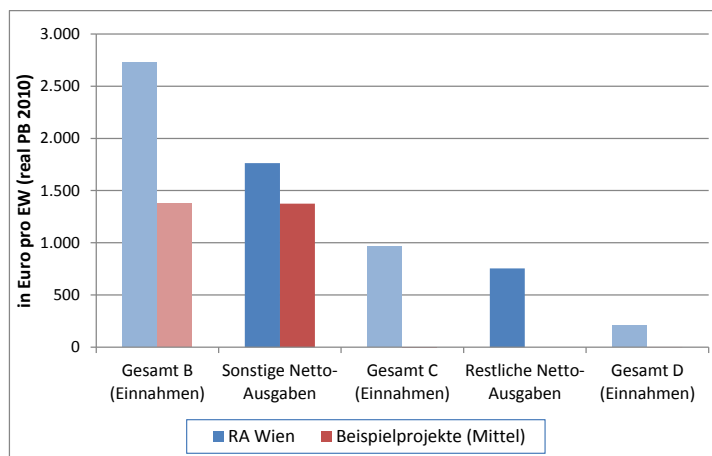
A. Laufende Netto-Ausgaben für soz./tech. Infrastruktur



B. Laufende Einnahmen aus Abgaben²⁾



C. Sonstige laufende einwohnerabhängige Netto-Ausgaben und D. restliche laufende Netto-Ausgaben



¹⁾ Durchschnitt der fiskalischen Netto-Effekte von zwei (hier anonymisierten) Stadtentwicklungsprojekten, die bei den einzelnen Ausgaben-/Einnahmenkomponenten ähnliche Niveaus aufweisen.

²⁾ Einnahmen aus eigenen Abgaben bei Stadterweiterungsprojekten (Kommunalsteuer, Dienstgeberbeiträge, Grundsteuer), sonstigen eigenen Abgaben der Gemeinde sowie Ertragsanteilen an gemeinschaftlichen Bundesabgaben.

Quelle: WIFO/IFIP, FiWiStep (2012); Geburgsstatistik (2013); Wien (2014); eigene Berechnungen (2014).

ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Stadtwachstum und -erweiterung kann eine Vielzahl von positiven wie negativen Wirkungen auf den kommunalen Haushalt einer Stadt haben. Werden diese Wirkungen ausschließlich aus dieser fiskalischen Perspektive betrachtet, ist Stadtwachstum a priori weder mit einer Belastung noch mit einem Gewinn für den Kommunalhaushalt verbunden. Die vorhandenen Untersuchungen für Stadtentwicklungsprojekte in Wien zeigen, dass die fiskalischen Effekte des Stadtwachstums per Saldo nur geringe Wirkungen auf den Kommunalhaushalt haben.

Die konkrete Stadt(teil)planung kann maßgeblich die fiskalischen Wirkungen beeinflussen; einerseits durch die Planung von neuen Stadtteilen mit einer Nutzungsmischung, mit einer Anbindung an bestehende Infrastrukturen, und vor allem durch den Vorzug von Innenentwicklung gegenüber einer Außenentwicklung. Darüber hinaus sind Infrastrukturen mit möglichst geringen Folgekosten anzustreben, da die Investitionskosten im Regelfall über den Lebenszyklus der Anlage kleiner sind als Erhaltungs- und Betriebskosten.

Eindeutig ergibt sich, dass aus fiskalischer Sicht dichter bebaute Siedlungen rentabler sind, jedoch sind hier die Dichtenachteile (z.B. sprungfixe Kosten, dichtebedingte Qualitätsverluste, selektive Abwanderung auch innerhalb der Stadt) zu berücksichtigen.

Als wichtigste Wirkung auf der Kostenseite des Stadtwachstums sind nicht die einmaligen und laufenden Ausgaben für materielle Infrastrukturen zu nennen, sondern die durch das Wachstum und den demografischen Wandel der Bevölkerung entstehenden Sozialausgaben, z.B. für Gesundheit, Pflege, Betreuung, und Bildung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Anstieg von Sozialausgaben nicht nur von der Alters- und Sozialstruktur abhängt, sondern die Ansprüche der „neuen“ und „alten“ Einwohner/innen an die öffentliche Leistungserbringung sich über die Zeit ändern (z.B. medizinischer Fortschritt, Einfordern neuer Dienstleistungen, Änderung von Lebensstilen und sozialen Milieus), sodass die Effekte des Stadtwachstums nur schwer von Effekten durch geänderte Präferenzen und Verhaltensänderungen zu trennen sind. Die Schätzung der (zukünftigen) Veränderungen der Nachfrage für Infrastrukturdienstleistungen sind hierbei mit großen Unsicherheiten behaftet: Die vorliegenden Modellrechnungen beruhen u.a. auf der Bevölkerungsprognose und der zukünftigen Bevölkerungsstruktur. Diese Prognosedaten sind verknüpft mit absehbaren Bedürfnissen und Ansprüchen an die Infrastrukturen (insbesondere soziale Infrastrukturen wie Bildung, Betreuung, Pflege und Gesundheit). Es können allerdings – vor allem mangels Grundlagendaten über den Wandel von Lebensstilen und zukünftigen Qualitätsansprüchen – Veränderungen in den Lebensstilen oder den sozialen Milieus nicht berücksichtigt werden. Neben diesen sozialen Transformationsprozessen können aber auch rein technische Veränderungen, beispielsweise neue dezentrale Energieversorgungstechnologien, die zu neuen Versorgungsstrukturen und netzen führen, naturgemäß nur mangelhaft abgebildet werden. Dies kann jedoch gerade im Zuge der derzeit diskutierten und teilweise umgesetzten „Smart City“-Konzepte für die Schätzung der fiskalischen Wirkungen große Unsicherheiten bedeuten, da Infrastrukturnetze lediglich schrittweise und verzögert an neue soziale, wirtschaftliche und technische Rahmenbedingungen angepasst werden können.

Insgesamt ergibt sich für das Wiener Kommunalbudget aus großen Stadtentwicklungsprojekten aufgrund des Stadtwachstums eine nur geringe Belastung des Saldos der laufenden Gebarung der Stadt Wien. Die Finanzierungsmöglichkeiten dieser relativ geringen Belastung hängen jedoch sowohl von der unmittelbaren (d.h. den Ausgaben zeitnahen) Liquidität als auch von den Möglichkeiten zur Verschuldung ab. Hierbei zeigt sich, dass aus ökonomischer Sicht wenig Finanzierungsprobleme für den Wiener Kommunalhaushalt zu erwarten sind; allerdings beschränken die europäischen und innerösterreichischen Fiskalregeln die Kreditaufnahme. Diese Sichtweise wird auch durch den österreichweit beobachteten Rückgang der kommunalen Investitionen belegt: Gemeinden tendieren

aufgrund der strukturellen Zusammensetzung von Ausgaben und Einnahmen zur Reduktion ihrer Investitionen, da sie aufgrund von Schuldenbremsen oder dem bestehenden Fiskalpakt Kredite auch für an sich „rentable“ Investitionen nicht ausweiten können. Neben der Reduktion von kommunalen Investitionen führt dies auch zu einer oftmals intransparenten „Flucht aus dem Budget“ im Wege von Ausgliederungen (siehe z.B. Hauth und Grossmann, 2012).

Wichtig für alle Planungen (und für den kommunalen Haushalt insgesamt) ist jedenfalls, dass die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Stadt nicht zuletzt von einem ausgewogenen Verhältnis von Wohn- und Arbeitsbevölkerung abhängig ist, da ein wesentlicher Teil der einwohnerbezogenen Infrastruktur durch Steuereinnahmen aus betrieblichen Nutzungen finanziert wird. Aus ökonomischer wie auch planerischer Sicht behindert daher die rein administrative Abgrenzung (Gemeindegrenzen) der Planungsinstrumente und –gebiete sowie des Kommunalbudgets eine Betrachtung der gesamten Stadtregion mit ihren vielfältigen Stadt-Umland-Verflechtungen. Hierbei wäre es dringend notwendig, für eine regional effizientere Planung und eine gerechtere Verteilung sowohl des Nutzens als auch der Lasten des Stadtwachstums zu sorgen.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- Bröthaler, J., Getzner, M., Haber, G. (2014), Sustainability of local government debt: A case study of Austrian municipalities. *Empirica* (im Erscheinen begriffen).
- GemBon (2014), Analyse- und Informationssystem zur Beurteilung der Bonität der österreichischen Gemeinden, GemBon Version 2.4/2014, Software des Fachbereichs Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien (J. Bröthaler) auf Basis der kommunalen Gebärungsstatistikdaten der Statistik Austria aller österreichischen Gemeinden (inkl. Wien), Wien.
- Hauth, E., Grossmann, B. (2012), Ausgliederungen im Bereich der österreichischen Gemeinden: Umfang, Leistungsspektrum und Risikopotenziale (Ergebnisse per Jahresende 2010), Staatsschuldenausschuss, Oesterreichische Nationalbank (OeNB), Vienna.
- Siedentop, S., Schiller, G., Koziol, M., Walther, J., Gutsche, J.-M. (2006), Siedlungsentwicklung und Infrastrukturfolgekosten – Bilanzierung und Strategieentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.
- Statistik Austria (2013), Gebärungsstatistik der Gemeinden 2002–2012, ausgewählte Haushaltskennzahlen aller österreichischen Gemeinden inkl. Wien (elektronische Daten), Gebärungen und Sektor Staat 2002–2012, Wien.
- Statistik Austria (2014), Regionale Gesamtrechnungen (Bruttoregionalprodukt Wien), Einwohnerzahl gemäß Bevölkerungsstatistik, Bevölkerungsprognose 2013 (2014–2075), Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (BIP 2001–2012), Datenbankabfragen STATCube, www.statistik.at (März 2014), Wien.
- Wien (2014), Das Budget der Stadt Wien, Rechnungsabschluss 2011 und 2012 (Haushaltsrechnung), Voranschlag 2013 (Voranschlagsquerschnitt), www.wien.gv.at/finanzen/budget (März 2014), Wien.
- WIFO/IFIP (2012), Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (P. Mayerhofer, S. Schönfelder) und Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik, Department für Raumplanung, TU Wien (J. Bröthaler, G. Gutheil-Knopp-Kirchwald), Fiskalische Wirkungen von Stadtentwicklungsprojekten (FiWiStep-Modell, IFIP/WIFO), Studie im Auftrag der Stadt Wien (MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung), Wien.

TOBIAS SCHWEITZER: SPIELRAUM FÜR DIE NOTWENDIGEN INVESTITIONEN?



Tobias Schweitzer ist Mitarbeiter der Abteilung Wirtschaftswissenschaft der AK-Wien und Experte für Finanzwissenschaft

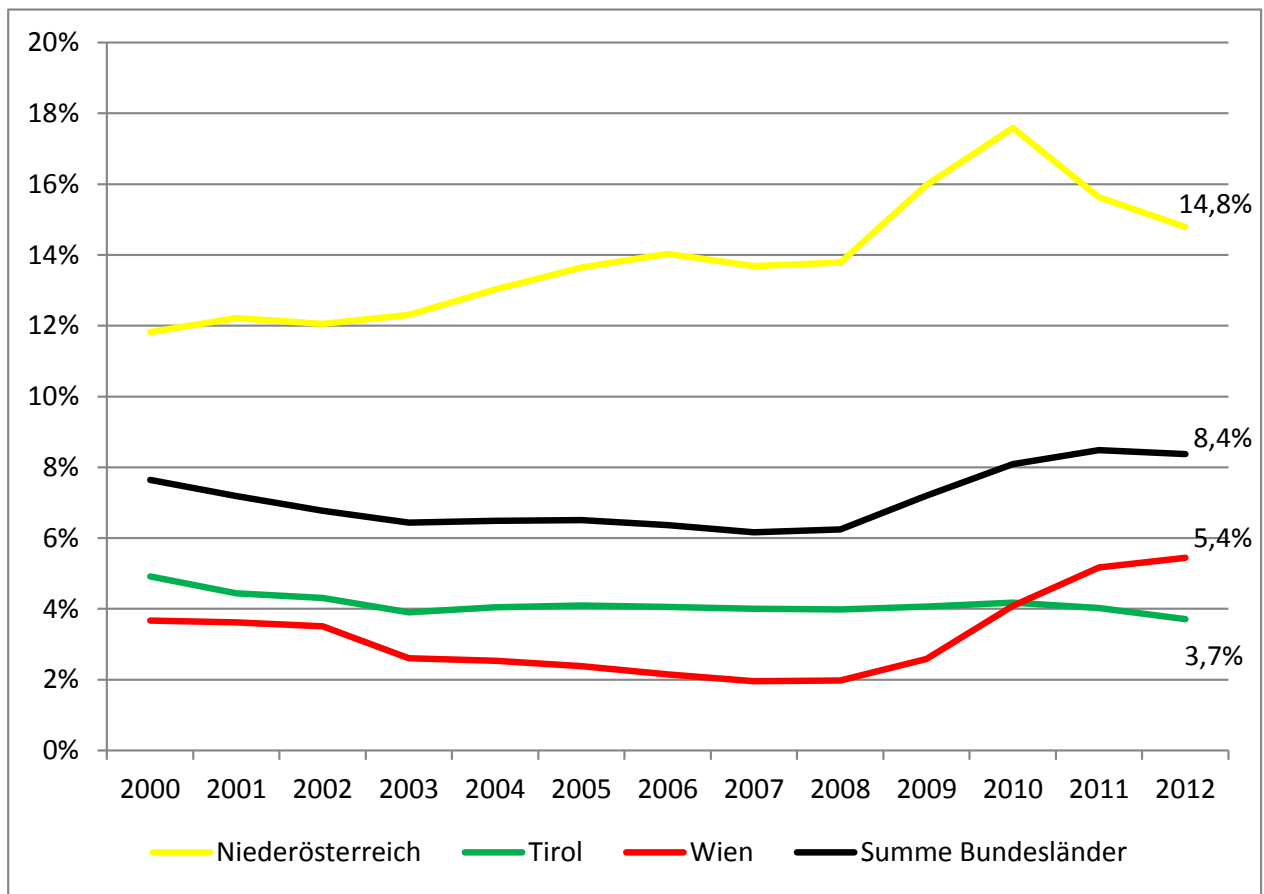
Wien steht vor der Herausforderung seine Infrastruktur an die Bedürfnisse der steigenden Bevölkerung und der veränderten Wirtschaftsstruktur anzupassen. Die Stadt ist im letzten Jahrzehnt bevölkerungsmäßig stark gewachsen, dieses Wachstum wird sich auch in den kommenden Jahren unverändert weiterhin fortsetzen. Wiens Attraktivität sowohl als Standort für die Wirtschaft als auch für die Menschen als Wohnort hängt wesentlich von einer ausgebauten und funktionierenden Infrastruktur ab. Allein um den jetzigen Standard zu halten, ist die Schaffung neuer Wohnungen, Verkehrs- und Bildungseinrichtungen sowie Spitäler und Pflegeeinrichtungen in den nächsten Jahren nötig. Von diesen Investitionen profitieren nicht nur die heutigen EinwohnerInnen und die Wirtschaft unmittelbar, sondern auch die kommenden Generationen und der Wirtschaftsstandort nachhaltig. Dafür ist es aber notwendig, dass Wien einerseits gemeinsam mit anderen Städten auf politischer Ebene national und international für investitionsfreundlichere Rahmenbedingungen kämpft, und andererseits alle bestehenden und zu schaffenden finanziellen Spielräume für Investitionen nutzt.

GUTE AUSGANGSLAGE, EINENGENDE FISKALVORGABEN

Im österreichischen Vergleich mit anderen Städten und Bundesländern steht Wien finanziell eigentlich recht gut da. Der Schuldenstand ist geringer, die BewohnerInnen sind wohlhabender und die Stadt hat große Vermögenswerte. Manches davon ist hausgemacht, manches historisch gewachsen. Die Zurückhaltung bei Privatisierung oder beim Forderungsverkauf aus der Wohnbauförderung war jedenfalls eine politische Entscheidung, die zu begrüßen ist.

Bei den Schulden hat Wien als Gemeinde und als Bundesland im Vergleich mit anderen Regionen immer noch eine gute Position. Auch wenn der Schuldenstand pro Kopf inzwischen der fünfthöchste ist, hat Wien in Hinblick auf die regionale Wirtschaftskraft, der wohl relevantere Indikator, mit 5,4 Prozent die zweitniedrigste Verschuldung gemeinsam mit Vorarlberg hinter Tirol. Der Spielraum wird allerdings geringer, da in Wien aktiv gegen die Krise gesteuert wurde. So näherte man sich in den vergangenen Jahren dem österreichischen Verschuldungsdurchschnitt von 8,4 Prozent immer weiter an.

Verschuldung in Prozent des Regionalen BIP



Quelle: Verschuldung aus Bericht des Staatsschuldenausschuss bzw. Fiskalrats; BRP von Statistik Austria ab 2011 um nominelles BIP fortgeschrieben.

Diese eigentlich gute Ausgangssituation kann allerdings aufgrund der selbst mitunterzeichneten österreichischen bzw. den europäischen Verschuldungsregeln nur eingeschränkt für zusätzliche Investitionen genutzt werden.

ES WIRD AN DER ZUKUNFT GESPART – INVESTITIONEN BRECHEN EIN

In Vorbereitung der Euroeinführung wurden auf europäischen Ebene mit dem Vertrag von Maastricht umfangreiche Fiskalregeln beschlossen, dies wirkte sich auch auf die Investitionen aus. Wurden 1995 noch über 3 Prozent des BIP für öffentliche Investitionen verwendet, sind es 2013 gerade noch 1 Prozent. Dies ist ein Rückgang auf ein Drittel – hauptverantwortlich für diesen Einbruch sind hierfür die Gemeinden. Investierten diese 1997 noch 1,8 Prozent des BIP, waren dies 2013 gerade noch 0,4 Prozent.¹ Seit Mitte der 1990er Jahre hatten die Sparvorgaben zwei unerfreuliche Folgen: Zum einen wurde ein Teil der Investitionen gestrichen und zum anderen wurde ausgegliedert, geleast etc., um die Ausgaben auf dem Papier zu senken. Nach Schätzungen aus dem BMF sind inzwischen nur noch ca. 55 Prozent der Investitionen innerhalb des Budgets.² Dies relativiert zwar den

¹ Statistik Austria Notification Frühjahr 2014 und eigene Berechnungen

² Fiskalrat, Bericht über die öffentlichen Finanzen 2013, Seite 35

Rückgang etwas, die ausgegliederten Investitionen eingerechnet, zeigt sich dennoch eine Reduktion von ca. einem 1/3 über alle Gebietskörperschaften seit 1995.

Eine Investitionszurückhaltung hat mittelfristig stark negative Auswirkungen, insbesondere in wachsenden Regionen. In den ersten Jahren mag dies weniger ins Gewicht fallen und kaum auffallen, doch mit der Zeit leidet nicht nur die Substanz, sondern es steigen die Kosten der Wiederherstellung des gewünschten Standards.

Die kreativen Lösungen wie Ausgliederungen, PPP oder Leasingmodelle sind in mehrfacher Hinsicht problematisch. Sie führen jedenfalls zu Kosten bei der Errichtung, in der Folge meist zu mehr Intransparenz, weniger politischer Kontrolle und zumeist zu Koordinierungsproblemen zwischen den politischen EntscheidungsträgerInnen, der Verwaltung und den neu gegründeten juristischen Personen. Zudem werden und wurden die Vorgaben, wie zugerechnet wird immer strenger. Dies hatte zur Folge, dass früher ausgegliederte Teile wieder umgebucht werden mussten.³ Der Beweggrund für Ausgliederungen ist in vielen Fällen alleinig der kurzfristig gewonnene budgetäre Spielraum auf dem Papier – über die Jahre hinweg jedoch ökonomisch betrachtet wohl ein fiskalischer Verlust.

WOHER DIE NOTWENDIGEN MITTEL NEHMEN?

Es bestehen vier Möglichkeiten, wieder Spielraum für Investitionen zu gewinnen:

Es können

- Ausgaben umgeschichtet,
- die bestehenden Regelungen „umschiff“,
- zusätzliche Einnahmen lukriert, oder
- die Fiskalregeln bzw. der Finanzausgleich sinnvoller gestaltet werden.

Eine Ausgabenevaluierung ist zu begrüßen. Je konkreter jedoch nach den angeblich verschwundenen Millionen in der Verwaltung gesucht wird, desto klarer wird, dass die Beträge deutlich kleiner und schwieriger zu beschaffen sind. Die Leistungen der Stadt Wien werden von den BewohnerInnen geschätzt und sofortige signifikante Einsparungen haben jedenfalls zur Folge, dass entweder die Beschäftigten oder das Leistungsniveau der angebotenen Leistungen beeinträchtigt wären. In der mittleren Frist sind ausgabenseitige Anpassungen möglich, die den Spielraum für zusätzliche Investitionen erhöhen würden. In der kurzen Frist muss aber auf andere Möglichkeiten zurückgegriffen werden.

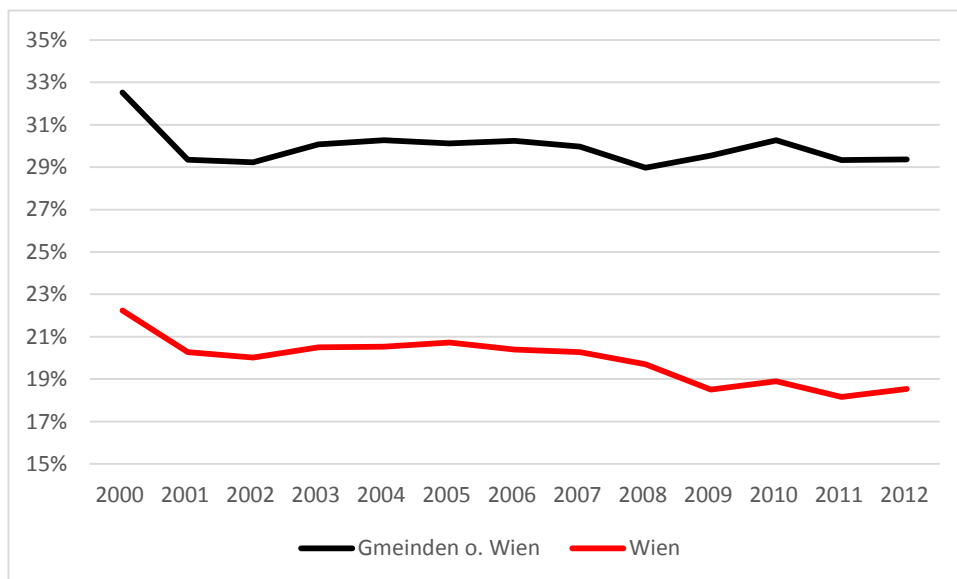
Ausgliederungen und andere Möglichkeiten des Umschiffens der bestehenden Regeln sind, wie bereits erläutert, nicht nur mit Kosten und Intransparenz verbunden, sondern bergen auch das Risiko, dass diese irgendwann nicht mehr anerkannt werden. Auch die Möglichkeit über Haftungen Impulse zu ermöglichen, ist nicht zuletzt aufgrund der Vorkommnisse rund um die Hypo Alpe Adria in Verruf geraten und wird in Zukunft wohl noch genauer beobachtet werden. Desweiteren wird es sich erst zeigen, ob die Regelung der Haftungsselbstbeschränkung nicht noch nachgeschärft werden muss.

Zielführender wäre es, sich für eine Erhöhung der gemeindeeigenen Abgaben über eine Anpassung der Grundsteuer oder andere vermögensbezogene Einnahmen einzusetzen. Dies sollte aus Sicht der Städte und Gemeinden der Schwerpunkt in der kommenden Steuerreformdebatte sein. So könnte die Bedeutung der gemeindeeigenen Abgaben gestärkt werden. Gemeinden haben neben Gebühren und Ertragsanteilen, ihr eigenen Steuereinnahmen: Dies sind im Wesentlichen die Grund-

³ Infrastrukturinvestitionen der ÖBB

steuer, die Kommunalabgabe und die Grunderwerbssteuer. Die Bedeutung der eigenen Steuereinnahmen ist über die letzten Jahre tendenziell rückläufig. Zum einen wurden die Getränkesteuer bzw. die Gewerbesteuer abgeschafft, zum anderen weist die Grundsteuer aufgrund der Bewertungsmethode eine geringe Dynamik auf. Die Bedeutung der vom Bund überwiesenen Ertragsanteile für die Gemeinden und dadurch auch die Abhängigkeit von diesen wurde gleichzeitig immer größer. Waren die gemeindeeigenen Steuern 2000 noch für 33 Prozent der Einnahmen verantwortlich, waren es 2012 nur noch 29 Prozent. Die Gebühren blieben in ihrer Bedeutung beinahe unverändert und die Ertragsanteile stiegen auf einen Anteil von 51 Prozent. Für Wien zeigt sich ein etwas abweichendes Bild, was mit dem Umstand zusammen hängt, dass Wien Bundesland und Gemeinde zugleich ist. Auch die Entwicklung weicht von restlichen Gemeinden in Summe ab. So spielen die gemeindeeigenen Abgaben in Wien immer schon eine unbedeutendere Rolle, ihr Anteil reduzierte sich von 22 Prozent auf inzwischen 19 Prozent, hingegen stiegen die Ertragsanteile von 67 Prozent auf 75 Prozent.⁴

Abbildung 8: Anteil der gemeindeeigenen Steuern an den Einnahmen



Quelle: Eigene Berechnung und Statistik Austria

In den kommenden Jahren ist bei den Gebühren aufgrund der Aufregung in der Vergangenheit und der regressiven Wirkung wenig Spielraum. Auf steigende Ertragsanteile zu hoffen ist jedenfalls zu wenig. Die Gemeinden und insbesondere die Stadt Wien müssen daher auf eine Reform der Bewertungsmethode von Grund und Boden mit Aktualisierung und künftig automatischer Anpassung drängen. Die Grundsteuer ist aufgrund der fiskalischen Äquivalenz und der Verteilungswirkung eine ökonomisch sinnvolle Gemeindesteuer. Wird die Infrastruktur eines Ortes verbessert – ob durch Straßen, Schulen oder Kläranlagen – steigt der Wert der Immobilie und es soll dann auch die Gemeinde durch höhere Erträge belohnt werden. Wien würde im Vergleich zu anderen überdurchschnittlich von einer Aktualisierung profitieren. Trotz der massiven Preiserhöhungen für Immobilien in den letzten Jahren, stiegen in Wien die Einnahmen nur unterdurchschnittlich und schwächer als in anderen Gemeinden. Zwischen 2000 und 2012 gab es in den Gemeinden ohne Wien eine Steigerung bei der Grundsteuer B von 42 Prozent, in Wien nur von 28 Prozent.⁵ Bei der Überarbeitung der gesetzlichen

⁴ Die Gebühren halbierten ihren Anteil, was jedoch wohl im Zusammenhang von Ausgliederung steht (z.B. Kanal).

⁵ Eigene Berechnungen und Statistik Austria

Regelung muss zudem sichergestellt werden, dass künftig die Grundsteuer von den VermieterInnen zu tragen ist und nicht 1:1 den MieterInnen weiterverrechnet werden darf.

Der letzte der vier Punkte zur Ermöglichung neuer Investitionen, die Änderungen der Rahmenbedingungen, scheint ökonomisch jedenfalls der sinnvollste. Im nächsten Finanzausgleich muss endlich die Aufgabenorientierung mit dem Schwerpunkt soziale Infrastruktur umgesetzt werden. Ein, mit entsprechenden Standards für Betroffene und ArbeitnehmerInnen umgesetzter Ausbau der frühkindlichen Betreuung, der Ganztageschulen und Pflegeeinrichtungen benötigt ausreichend Mittel für die Errichtung und den Betrieb. Geld fließt nur, wenn die bundeseinheitlich zuvor festgelegten Voraussetzungen erfüllt werden. Dies erhöht die Transparenz der Mittelströme und zeigt auf, welche Ebene politisch für die unterschiedlichen Leitungsniveaus verantwortlich ist. Neben der Reform des Finanzausgleichs sind ebenso Anpassungen in der Berechnung des Defizits erforderlich. Die europäischen und österreichischen Verschuldungsregeln differenzieren zu wenig zwischen den unterschiedlichen Ausgabenarten. Anreize für zusätzliche Investitionen wären dringend notwendig. Eine Lösung wäre die goldene Regel der Finanzpolitik: kreditfinanzierte Investitionen nicht mehr zur Gänze dem Defizit anzurechnen. In Deutschland wurde eine Regel dieser Art bis 2011 angewendet und stößt – in Anbetracht der negativen Resultate der europäischen Krisenbewältigungspolitik – zunehmend wieder auf Zustimmung. In den letzten Monaten wurde diese Änderung von Bürgermeister Michael Häupl oder auch dem Spitzenkandidaten der Sozialdemokratie für die Wahlen des EU-Parlaments Martin Schulz erhoben, zuletzt kam auch Unterstützung von einigen Regierungschefs im Europäischen Rat. Diese Änderung hat das Potential, nicht nur den Krisenländern zu helfen, sondern auch boomenden Regionen wie Wien wieder den nötigen finanziellen Spielraum zu geben. So könnte der wachsenden Bevölkerung die notwendige soziale Infrastruktur geboten werden, die Wien so lebenswert und zukunftsfähig macht.

ANHANG

WIEN WÄCHST

HERAUSFORDERUNG ZWISCHEN BOOM UND LEBENSQUALITÄT

EINLADUNG ZUR STADTTAGUNG

Mittwoch, 23. April 2014
9.00 bis 18.00 Uhr
AK Bildungszentrum
Großer Saal
Theresianumgasse 16-18
1040 Wien

ANMELDUNG

Wir ersuchen um Ihre Anmeldung bis **Mittwoch, 16. April 2014**
per Tel: +43 1/50165 – 3047
per Mail: stadt@akwien.at

Wien wächst! Im vergangenen Jahrzehnt nahm die Zahl der in Wien lebenden Personen laut offizieller Bevölkerungsstatistik um 9,1% zu. Insgesamt wohnen demnach nun um etwa 144.000 Personen mehr in der Bundeshauptstadt als noch zehn Jahre zuvor. Dieser Trend wird auch für die beiden kommenden Jahrzehnte anhalten.

Ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum dieses Ausmaßes bringt für eine Großstadt enorme Herausforderungen mit sich. Für durchschnittlich 15.000 Personen – in den letzten beiden Jahren sogar fast 25.000 – müssen jährlich neue Wohnungen und Arbeitsplätze geschaffen, die Verkehrsinfrastrukturen entsprechend adaptiert und neue Bildungseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. All diese Investitionen müssen selbstverständlich auch finanziert werden.

Wie Wien diesen Herausforderungen begegnen kann, wird auf der AK-Stadttagung „Wien Wächst“ quer über die einzelnen Disziplinen hinweg analysiert.

PROGRAMM

8.30 Uhr Registrierung
9.00 Uhr **Eröffnung: Melitta Aschauer-Nagl (AK-Wien)**
9.20 Uhr **1. Keynote: Städte im Wandel – Mit welchen Herausforderungen sehen sich wachsende Städte hinsichtlich sozialer, ökonomischer und umweltspezifischer Belange konfrontiert? Martin zur Nedden (Deutsches Institut für Urbanistik)**

10.00 Uhr **2. Keynote: Sozialstruktureller Wandel und Lebensqualität Roland Verwiebe (Uni Wien)**

10.40 Uhr Kaffeepause



| | |
|-----------|--|
| 11.00 Uhr | Wien Wächst – einleitende Bestandaufnahme Thomas Ritt (AK-Wien) |
| 11.10 Uhr | Themenbereich Verkehr und Wohnen Klaus Beckmann (Deutsches Institut für Urbanistik) Christian Pichler (AK-Wien) |
| 12.10 Uhr | Themenbereich Bildung Michael Bruneforth und Barbara Herzog-Punzenberger (biffe) Gabriele Schmid (AK-Wien) |
| 13.10 Uhr | Mittagspause |
| 14.10 Uhr | Themenbereich Arbeitsmarkt/ Beschäftigung/Wirtschaft Helmut Mahringer (WIFO) Markus Marterbauer (AK-Wien) |
| 15.10 Uhr | Themenbereich Finanzierung Michael Getzner (TU-Wien) Tobias Schweitzer (AK-Wien) |
| 16.10 Uhr | Kaffeepause |
| 16.30 Uhr | Round Table Christian Meidlinger (GdG-KMSfB) Thomas Ritt (AK-Wien) Martin Schenk (Diakonie Österreich) Christof Schreiner (ÖIR) Peter Wieser (MA 23) |
| 18.00 Uhr | Ende der Veranstaltung Moderation: Hermine Steinbach-Buchinger (agentursteinbach.at) |



AK WAHL
DIE STIMME
GIBT DER
GERECHTIGKEIT
MEHR GEWICHT.

WIEN 11.3. BIS 24.3.2014

STADTPUNKTE

Die Studienreihe „Stadtpunkte“ wird von der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien herausgegeben und behandelt aktuelle kommunalpolitische Themen.

Sie soll in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Aktuelle Ausgaben:

- Nr. 1 PendlertInnenstudie Wien**, Andreas Riesenfelder, 2011
- Nr. 2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien**, Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2011
- Nr. 3 Wiens Stadtwirtschaft im Konjunkturzyklus**, Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2011
- Nr. 4 Verkehr in der Stadt**, Veranstaltungsreihe 2010/2011, Michael Klug (Hg.), 2012
- Nr. 5 Qualität im Arbeitsumfeld**, Gisa Ruland, 2012
- Nr. 6 Kommunaler Ausverkauf**, Peter Prenner (Hg.), 2013
- Nr. 7 Wohnen im Arsenal**, Wandel der Wohnbedingungen im Zuge der Privatisierung, Peter Moser, 2013
- Nr. 8 Wiens Konjunktorentwicklung im nationalen, intra- und interregionalen Vergleich**, Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2013
- Nr. 9 BürgerInnenbeteiligung in der Stadt – Zwischen Demokratie und Ausgrenzung?**, Katharina Hammer (Hg.), 2013
- Nr. 10 Wiens Industrie in der wissensbasierten Stadtwirtschaft: Wandlungsprozesse, Wettbewerbsfähigkeit, industriepolitische Ansatzpunkte**
Peter Mayerhofer, 2014
- Nr. 11 Migrantische Ökonomie in Wien**, Susi Schmatz, Petra Wetzels, 2014
- Nr. 12 Wien wächst – Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität**
Peter Prenner (Hg.), 2014

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Kommunalpolitik
Prinz-Eugen-Straße 20 – 22, 1040 Wien
Tel: +43 (0) 1 501 65 – 3047
E-Mail: stadt@akwien.at
oder als PDF:
<http://wien.arbeiterkammer.at>



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN



WIR SIND ÜBER
3 MILLIONEN
STIMMEN
FÜR MEHR
VERTEILUNGS-
GERECHTIGKEIT.