



UMWELT UND GERECHTIGKEIT

WER VERURSACHT UMWELTBELASTUNGEN UND WER
LEIDET DARUNTER?



INHALT

EDITORIAL	3
CHRISTIANE BUNGE: UMWELTGERECHTIGKEIT IN DEUTSCHLAND – EINE HERAUSFORDERUNG FÜR FORSCHUNG, POLITIK UND PRAXIS	4
MARKUS PIRINGER: STÄDTISCHE HITZEINSELN AUS PERSPEKTIVE DER UMWELTGERECHTIGKEIT	8
CHRISTIAN SALMHOFER: DAS DILEMMA DER HISTORISCHEN UND ZUKÜNFTIGEN SCHULD	12
ULLA RASMUSSEN: NUR UMWELTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT IST SOZIAL FAIR.....	14
FLORIAN WUKOVITSCH: UMWELT, GERECHTIGKEIT UND DIE VERTEILUNGSFRAGE. EIN INTERESSENPOLITISCHER BLICK	18
MARTIN SCHENK: UMWELTGERECHTIGKEIT UND WOHNEN	22
QUELLENVERZEICHNIS	25

Impressum: Wien, Oktober 2016

*Medieninhaber, Eigentümer und Verleger: ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung
Neustiftgasse 36/3a, A-1070 Wien, Tel: +43 1 524 93 77, ZVR: 873642346*

Redaktion: Anne Erwand – ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung

Layout: Elias Thun-Hohenstein & flammen kommunikationsdesign

Das Copyright der Texte liegt bei den jeweiligen Autor/-inne

EDITORIAL

Das Thema Umweltgerechtigkeit wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das zeigen nicht zuletzt die *SDGs* – die *Sustainable Development Goals*.

17 Ziele für eine nachhaltigere Welt, die am 25. September 2015 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen wurden und zu denen sich 193 UN Mitgliedsstaaten bekannt haben. Auch hier spielt das Thema Umweltgerechtigkeit eine zentrale Rolle. Denn soziale und ökologische Ziele dürfen in keinem Fall getrennt voneinander betrachtet werden.

Es braucht eine holistische Herangehensweise und eine Zusammenarbeit aller Sektoren, um die ambitionierten SDGs zu erreichen und die Transformation in eine postfossile, gerechte Welt für Alle erfolgreich zu gestalten.

In den USA und Deutschland bereits lange diskutiert, kommt das Thema *environmental justice* – Umweltgerechtigkeit – nun langsam auch in der österreichischen Debatte an. Im Mittelpunkt steht dabei die Thematik, dass verschiedene soziale bzw. ethnische Gruppen aber auch verschiedene (Wohn-) Orte und Regionen unterschiedlichen Umweltbelastungen ausgesetzt sind. Die Auseinandersetzung mit dem Thema Umweltgerechtigkeit ist wesentlich. Die folgende Broschüre soll Informationen und Gedankenanstöße zu diesem Thema geben und damit auch die österreichische Debatte anstoßen und inspirieren.



Mag. Thomas Alge,
Geschäftsführer ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung

UMWELTGERECHTIGKEIT IN DEUTSCHLAND – EINE HERAUSFORDERUNG FÜR FORSCHUNG, POLITIK UND PRAXIS

Sozial schlechter gestellte Menschen sind in Deutschland oft höheren Gesundheitsbelastungen durch Umweltprobleme ausgesetzt als sozial besser Gestellte. Sie wohnen oft an stark befahrenen Straßen und sind besonders häufig von Lärm und Luftverschmutzungen betroffen. Sozial benachteiligte Stadtquartiere sind zudem oftmals schlechter mit Grünflächen versorgt – Orte der Erholung, Bewegung und Begegnung mit wichtigen ökologischen und klimatischen Funktionen. Die soziale Ungleichverteilung von gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen und -ressourcen wird in Deutschland unter dem Begriff Umweltgerechtigkeit diskutiert. Die Gewähr, dass gesunde Luft oder weniger Lärm nicht von sozialen Faktoren wie Einkommen oder Bildung abhängen, ist ein wichtiges umwelt- und gesundheitspolitisches Ziel. Auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene hat die Bedeutung des Themas Umweltgerechtigkeit in den letzten Jahren stetig zugenommen.

WO STEHEN WIR IN DEUTSCHLAND

Etwa seit der Jahrtausendwende wird in Deutschland die soziale Lage als eine wesentliche Einflussgröße für umweltbezogene gesundheitliche Beeinträchtigungen (wieder) thematisiert. Eine umfassende Übersicht über empirische Befunde zu sozialen Unterschieden bei Umweltschadstoffexpositionen in Deutschland aus dem Jahr 1998 zeigte, dass die Wohnbedingungen von Menschen mit niedrigem sozioökonomischen Status schlechter waren als die von Menschen mit höherem sozioökonomischen Status.

Empirische Befunde aktueller, vor allem sozial- und umweltepidemiologischer Untersuchungen in Deutschland belegen ebenfalls den Einfluss von Bildung, Einkommen und weiteren sozialen Faktoren wie Alter, Geschlecht und Migrationshintergrund auf die Wohnbedingungen und Umweltexpositionen sowie die damit verbundenen Gesundheitschancen und -risiken. So zeigen Studien des Bundesumweltministeriums (BMUB) und des Umweltbundesamtes (UBA) und auch regionale Untersuchungen, dass Menschen mit geringem Einkommen und niedrigem Bildungsniveau tendenziell stärker durch Umweltschadstoffe belastet sind und einen schlechteren Zugang zu Umweltressourcen haben. Jedoch mangelt es bisher an einer systematischen Untersuchung zum Einfluss der Umwelt auf die Gesundheit und Lebensqualität unter Einbeziehung sozialer Faktoren.

Seit einigen Jahren befassen sich in Deutschland unterschiedliche Disziplinen und Akteure mit dem Thema Umweltgerechtigkeit – von der Umweltforschung, den Gesundheits-

und Sozialwissenschaften, der Stadtplanung bis hin zu den Rechtswissenschaften. Umwelt-, Gesundheits- und Sozialverbände haben sich ebenfalls dem Thema zugewendet.

In den vergangenen zehn Jahren ist ein Netzwerk aus Wissenschaft, Praxis, Verwaltung und Politik entstanden, das Fragen zu Umweltgerechtigkeit in Forschungs- und Praxisprojekten bearbeitet und auf Veranstaltungen diskutiert.

AKTIVITÄTEN DES BUNDESUMWELTMINISTERIUMS UND DES UMWELTBUNDESAMTES

Anders als beispielsweise in den USA hat in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren das wissenschaftliche Interesse am Thema

Umweltgerechtigkeit gegenüber dem politischen Interesse deutlich überwogen. Auf politischer Ebene und waren vor allem projektbezogene Aktivitäten zu finden.

Umweltgerechtigkeit gelangt jedoch zunehmend von der akademischen auf die politische und administrative Ebene und erfährt dort seit Kurzem stärkere Aufmerksamkeit.

Das BMUB und das UBA haben das Thema Umweltgerechtigkeit etwa im Jahr 2006 aktiv aufgegriffen. Schwerpunkte liegen in der Bestandsaufnahme und der Forschungs- und Verbändeförderung sowie der Entwicklung von Handlungsstrategien. Die nationale und internationale Vernetzung der Akteure zu Umweltgerechtigkeit sind weitere wichtige Aufgaben.

FACHTAGUNGEN UND FORSCHUNGSPROJEKTE

Im Oktober 2008 haben das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gemeinsam mit der Universität Bielefeld die erste bundesweite Fachtagung zu „Umweltgerechtigkeit – die soziale Verteilung gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen“ durchgeführt. Im November 2008 stand Umweltgerechtigkeit im Zentrum der Konferenz „Die soziale Dimension von Umwelt und Gesundheit“, veranstaltet vom BMU gemeinsam mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB). Es folgten in den Jahren 2009, 2010 und 2011 drei vom BMU und UBA geförderte Kongresse der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) zu kommunalen Handlungsmöglichkeiten und Stadtnatur.

Ein wichtiger Schritt zur Entwicklung von Handlungsansätzen für mehr Umweltgerechtigkeit in der kommunalen Praxis wurde von Januar 2012 bis September 2014 mit dem Forschungsprojekt „Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen“ vollzogen. Gefördert vom BMUB und UBA untersuchte das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), wie eine integrierte Betrachtung von Umwelt, Gesundheit, Sozialem und Stadtentwicklung als Planungs- und Entscheidungsgrundlage in der kommunalen Praxis verankert werden kann. Handlungsempfehlungen für Kommunen, Länder und den Bund wurden u.a. im Rahmen eines Planspiels mit fünf Kommunen entwickelt.

Zwischenergebnisse wurde im November 2012 auf der Fachtagung „Potenziale für mehr Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum: Umwelt, Gesundheit und Soziales vernetzen und gemeinsam handeln“ mit etwa 120 Teilnehmenden diskutiert.

Die im Forschungsprojekt „Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum“ entwickelten Handlungsempfehlungen werden derzeit im Forschungs-Praxis-Projekt „Umsetzung einer integrierten Strategie zu Umweltgerechtigkeit – Pilotprojekt in deutschen Kommunen“ (2015-2017) des Difu auf ihre Eignung im kommunalen Alltag überprüft. Dieses ebenfalls vom BMUB und UBA geförderte Projekt unterstützt drei Pilotkommunen bei der Umsetzung zentraler Elemente des strategischen Ansatzes zu Umweltgerechtigkeit. Die Erkenntnisse aus den Pilotkommunen werden in eine Toolbox „Umweltgerechtigkeit vor Ort“ einfließen, die u.a. Umsetzungstipps und gute Praxisbeispiele enthalten wird.

VERBÄNDEPROJEKTE

Seit vielen Jahren fördern das BMUB und das UBA Projekte der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) zum Thema Umweltgerechtigkeit. Im laufenden Projekt „Grün- und Freiflächen in der Sozialen Stadt“ (2014-2016) hat die DUH drei Quartiere des Bund-Länder-Programms „Soziale-Stadt“ für ihr Engagement an der Schnittstelle von Ökologie und Sozialem ausgezeichnet. Im Herbst 2016 startet in vier Städten eine Fortbildungsreihe zu beteiligungsorientierten Grünprojekten.

Zielgruppenspezifische Aufklärung zu Umwelt und Gesundheit stand im Mittelpunkt des vom BMU und UBA geförderten Projekts „Umweltgerechtigkeit von Geburt an“ (2008-2010). WECF (Women in Europe for a Common Future e.V.) entwickelte ein Beratungsangebot für junge Familien in schwierigen Lebenssituationen, das sich vor allem an Familien mit Migrationshintergrund richtete.

KOOPERATIONEN MIT DEN BUNDESLÄNDERN

Das UBA steht seit vielen Jahren im engen fachlichen Austausch mit dem Umweltministerium Nordrhein-Westfalen (NRW) zum Thema Umwelt und Gesundheit. Der im Juli 2016 verabschiedete Masterplan Umwelt und Gesundheit des Landes NRW hat das Thema Umweltgerechtigkeit als ein Schwerpunktthema gesetzt. Das Umweltministerium veranstaltet u.a. Praxisdialoge und kommunale Workshops zur Grünflächenversorgung und -qualität sowie zur Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung sozialer Aspekte.

Seit etwa 2007 unterstützt das UBA fachlich das Land Berlin bei der Umsetzung des Modellvorhabens „Umweltgerechtigkeit im Land Berlin“. In dem Modellvorhaben wurde ein neuer methodischer Ansatz zur integrierten Berichterstattung von Umwelt, Gesundheit, Sozialem und Stadtentwicklung entwickelt. Dieser ermöglicht die Identifizierung von mehrfach belasteten Gebieten. Der Monitoring-Ansatz bietet eine wichtige Entscheidungsgrundlage für integrierte Konzepte, die Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung verbinden und die soziale Dimension ausreichend berücksichtigen.

UMWELTGERECHTIGKEIT IM BUND- LÄNDER-FÖRDERPROGRAMM SOZIALE STADT

Investitionen in Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfelds gehören seit vielen Jahren zum Förderkatalog des Bund-Länder-Förderprogramms Soziale Stadt. Fördergebiete der Sozialen Stadt sind Gebiete mit erhöhten Integrationsanforderungen, dort konzentrieren sich soziale Problemlagen. Im Jahr 2016 wurde die „Erhöhung von Umweltgerechtigkeit“ erstmals als explizites Ziel der Förderung aufgenommen.

Bundesweit gibt es zahlreiche gute Beispiele, bei denen Maßnahmen zum Umwelt-, Klimaschutz und zur Klimaanpassung im Rahmen des Sozialen-Stadt-Programms umgesetzt wurden. Die guten Beispiele wurden in einem Forschungsprojekt des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zusammengetragen und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese wurden auf dem Kongress „Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt“ des BMUB im Juni 2016 vorgestellt.

Im Koalitionsvertrag von 2013 hat die Bundesregierung die Aufwertung des Programms Soziale Stadt als Leitprogramm der sozialen Integration festgeschrieben. Ende August 2016 wurde schließlich die Ressortübergreifende Strategie Soziale Stadt vom Bundeskabinett verabschiedet. Ziel ist es, weitere Fördermittel aus Programmen anderer Ressorts additiv in Gebiete mit erhöhten Integrationsanforderungen zu lenken. Umweltgerechtigkeit wird insbesondere im Handlungsfeld „Umwelt und Mobilität“ als wichtige Zielsetzung aufgeführt.

AUSBLICK

Im Juni 2016 beschloss die Umweltministerkonferenz der Länder einstimmig, „dass Umweltgerechtigkeit unter dem Dach eines optimierten strategischen Gesamtkonzeptes zielführend umgesetzt werden sollte“. Die UMK bittet daher den Bund, einen Prozess zur Erarbeitung von Leitlinien zur konkreten Umsetzung von mehr Umweltgerechtigkeit zu initiieren.

Das BMUB und das UBA erarbeiten seit vielen Jahren wichtige Grundlagen zur Ableitung zielgruppenspezifischer Maßnahmen zum Schutz besonders vulnerabler Bevölkerungsgruppen. Zudem entwickeln und erproben sie gemeinsam mit Forschungsnehmern Handlungsansätze für mehr Umweltgerechtigkeit in Deutschland.

Umweltgerechtigkeit erfordert das gemeinsame Handeln zahlreicher Politikbereiche und eines breit gefächerten Kreises von Akteuren. Umwelt-, Gesundheits-, Sozial-, Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Verbraucherschutzpolitik sind ebenso wie Umwelt-, Gesundheits- und Sozialverbände wichtige Partner bei der Weiterentwicklung des Politik- und Praxisfeldes Umweltgerechtigkeit. Der Bund wird verstärkt dazu beitragen, die relevanten Akteure miteinander zu vernetzen sowie integrierte Handlungsstrategien zu entwickeln und systematisch umzusetzen.

Christiane Bunge ist im Umweltbundesamt Deutschland im Fachgebiet II 1.1 „Übergreifende Angelegenheiten Umwelt und Gesundheit“ tätig. Ihr Arbeitsschwerpunkt ist das Thema Umweltgerechtigkeit.

STÄDTISCHE HITZEINSELN AUS PERSPEKTIVE DER UMWELTGERECHTIGKEIT

Der Klimawandel ist ein Beispiel für soziale Ungerechtigkeit: Ärmere Menschen – sei es, dass sie im Globalen Süden leben, oder auch in Österreich – tragen im Verhältnis weniger zum Klimawandel bei, sind aber von dessen Auswirkungen – und hier ist Hitze nur einer von mehreren Faktoren - stärker betroffen. Den Klimawandel zu stoppen und die negativen Auswirkungen der Erderwärmung zu verringern sind daher auch aus sozialer Perspektive absolut notwendig. Gleichzeitig müssen aber die Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels auch sozial ausgleichend wirken, um ein (weiteres) Auseinanderbrechen des sozialen Zusammenhalts zu verhindern. Diese Herausforderungen sollen in der Folge am Beispiel „Städtische Hitzeinseln“ beschrieben werden.

WARUM ES IN STÄDTEN BESONDERS HEIß IST

Der Klimawandel findet bereits statt, und er wirkt sich auf unser tägliches Leben aus. Österreich ist sogar stärker betroffen als viele andere Regionen: Im Alpenraum stieg innerhalb der letzten 150 Jahre die durchschnittliche Jahrestemperatur um rund 2 °C an (ZAMG). Eine Erhöhung, die beachtlich über dem weltweit verzeichneten Temperaturanstieg von 0,85 °C liegt.¹

Besonders stark von dem Temperaturanstieg betroffen sind Städte. Ursache dafür ist der sogenannte UHI-Effekt - die Bildung „Urbaner Hitzeinseln“. In ländlichen

Gebieten wirken Bäume und andere Pflanzen, aber auch Oberflächenwasser (z.B. Bäche und Seen) wie natürliche Klimaanlage. Sie kühlen die Umgebung in erster Linie durch die Verdunstung von Wasser. In den städtischen Zentren verhindert die bebaute Fläche diese Hitzeregulierung. Regenwasser wird unterirdisch abgeleitet, der Beton und Asphalt verhindert Verdunstung, heizt sich besonders gut auf und strahlt diese Hitze wieder ab. Auch die stark erhöhte Oberfläche durch die Gebäude und das Vermindern der Luftzirkulation tragen zur Hitze bei. Dazu kommen künstliche Wärmequellen wie Autos, Industrie oder Abwärme von Klimaanlage. So kann es in Städten zu bis zu 12 °C höheren Temperaturen als in der Umgebung kommen.

Gab es in Wien zwischen 1961 und 1990 noch im Durchschnitt 9,6 Hitzetage (Tage mit Temperaturen über 30° C) pro Jahr, so stieg dieser Wert 1981 bis 2010 auf durchschnittlich 15,2 Hitzetage. 2003 war ein Rekordjahr mit 40 Hitzetagen, bis 2085 wird ein Anstieg auf bis zu 60 Hitzetagen pro Jahr gerechnet.²

Hitze in der Stadt ist auch ein Problem, das immer mehr Menschen betrifft: Denn immer mehr Menschen wohnen in Städten! Waren es in den 1950 erst 30 % der Weltbevölkerung, sind es jetzt schon mehr als 50 %. 2050 sollen mehr als 70 % der Menschen in Städten wohnen. Wien hatte 1987 eine historisch niedrige Einwohnerzahl von unter 1,5 Millionen. Heute leben über 1,8 Millionen Menschen in Wien, im Jahr 2027 soll die 2-Millionen Grenze überschritten werden.

DER ENERGIEVERBRAUCH FÜR KLIMAAANLAGEN STEIGT – EIN BEISPIEL AUS WIEN

Um dem Klimawandel entgegenzuwirken ist es wichtig, den Energieverbrauch zu reduzieren. Der Energieverbrauch in Wien teilt sich folgendermaßen auf: 51 % für Wärme (Raumwärme, Warmwasser und Prozesswärme), 36,5 % für Mobilität und 12,5 % für stromspezifische Anwendungen.³

Der Energieverbrauch für Raumklimatisierung macht im Verhältnis dazu nur einen kleinen Anteil aus – etwas mehr als 0,5% - des Wiener Energieverbrauches (Daten aus 2011). Dabei ist allerdings zu bedenken, dass derzeit nur 1,8 % der Wohnungen mit einer Klimaanlage ausgerüstet sind. Der Stromverbrauch einer einzelnen Klimaanlage ist dagegen beträchtlich: rund 1.800 kWh/a. Zum Vergleich: Eine Waschmaschine braucht rund 240 kWh/a.⁴

Im Jahr 2015 wurde in Wien bereits 30 % mehr Energie an Fernkälte verkauft als 2014. Der Energieverbrauch durch Klimatisierung steigt also stark an - einerseits, weil immer mehr Klimaanlagen eingesetzt werden, aber auch weil diese immer intensiver genutzt werden. Im Großraum Wien ist bis 2050 alleine für die Klimatisierung mit einer zusätzlichen Kraftwerkskapazität zu rechnen, die mehr als zweimal dem Kraftwerk Freudenau entspricht.⁵

Auch Autos werden immer mehr klimatisiert. An heißen Tagen kann eine Klimaanlage den Benzinverbrauch um ein Drittel steigern.⁶

STÄDTISCHE HITZEINSELN AUS SOZIALE PERSPEKTIVE

Sommerliche Hitzeperioden sind ein Gesundheitsrisiko. In der Hitzewelle 2003 sind rund 70.000 Menschen in Europa an der Hitze gestorben. Aus Perspektive der Umweltgerechtigkeit stellt sich die Frage, ob die Gesundheit sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen stärker durch sommerliche Hitze gefährdet ist. Zu diesem Thema gibt es noch relativ wenig Wissen. Bezüglich städtischer Hitzeinseln ist eine klare soziale Segregation nicht festzustellen: So ist z.B. der heiße innerstädtische Bereich auch von wohlhabenden Menschen bewohnt. Dennoch zeigen Untersuchungen des Departments für Raum, Landschaft und Infrastruktur der Universität für Bodenkultur Wien Zusammenhänge zwischen sozialer Benachteiligung und verstärkter Betroffenheit von Sommerlicher Hitze auf mehreren Ebenen auf:⁷

- Ärmere Bevölkerungsgruppen gehen statistisch gesehen häufiger Berufen nach, die körperlich anstrengend und der Hitze ausgesetzt sind (z.B. BauarbeiterInnen, Reinigungs-kräfte)
- Sozial benachteiligte Gruppen leben meist in Wohnungen mit schlechter Bausubstanz (z.B. keine Wärmedämmung) und schlechter Ausstattung (z.B. keine Außenjalousien, keine Klimaanlagen) sowie weniger Raum pro Kopf.
- Qualitative Untersuchungen weisen darauf hin, dass sozial benachteiligte weniger oft und weniger weit in kühlere Bereiche ausweichen können (z.B. Zweitwohnsitz, Freibad, etc.) und schlechter mit Hitze umgehen können.

- Menschen mit geringerer Bildung und geringerem Einkommen haben statistisch gesehen einen schlechteren Gesundheitszustand, welcher gegenüber Hitze verwundbarer macht. Sie haben oft nicht ausreichend Zugang zu Gesundheitsinformationen.

Von Hitze besonders stark betroffen sind ältere Menschen. Sie sind doppelt gefährdet: einerseits hinsichtlich des durch Hitze erhöhten Krankheitsrisikos, andererseits auch hinsichtlich ihrer sozialen Teilhabe: Personen, die unter Hitze leiden, ziehen sich in ihre Wohnungen zurück. Dieses Verhalten kann soziale Isolation und Einsamkeit im Alter verstärken.⁸

„UMWELTGERECHTE“ MAßNAHMEN GEGEN URBANE HITZEINSELN

Um mehr Umweltgerechtigkeit zu schaffen ist es notwendig Maßnahmen umzusetzen, die sowohl aus sozialer als aus ökologischer Perspektive sinnvoll sind. Eine wichtige Maßnahme ist in dieser Hinsicht die Umsetzung einer Ökosozialen Steuerreform. Dabei müssen hohen Energie- und Ressourcenverbrauch besteuert und gleichzeitig ärmere Bevölkerungsgruppen entlastet werden. Auch Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Förderung von Alternativen wie Öffentlicher Verkehr, Radfahren, etc. sind eine ökologisch und sozial sinnvolle Klimaschutzmaßnahme.

Neben Maßnahmen gegen den Klimawandel ist auch die Anpassung an höhere Temperaturen – insbesondere in Städten – notwendig. Klimaanlage sollten aus ökologischen Gründen so

weit möglich vermieden werden. Sie können zwar einzelne Räume kühl halten, heizen die Umgebung aber umso mehr auf.

In Städten bedeutet „umweltgerechte“ Klimawandelanpassung daher den Erhalt und Ausbau von öffentlichen Grünräumen. Wichtige Schritte sind strategische Maßnahmen auf Ebene von Masterplänen und Flächenwidmungen: Hier gilt es Grüngürtel um die Städte, städtische Luftzirkulation, urbane Grünräume und Baumbestände zu erhalten und auszubauen. Auf der konkreten Planungs- und Projektierungsebene gibt es eine noch größere Anzahl von möglichen Maßnahmen: Die Anlage von Straßenbegleitgrün, grüne Wandelemente, Fassaden- und Dachbegrünung, Entsiegelung und Regenwassermanagement oder auch Freilegung von verrohrten Gewässern. In Wien sind über die Smart City Rahmenstrategie, den Stadtentwicklungsplan 2025, das Fachkonzept „Grün und Freiraum“ und den UHI-Strategieplan Wien wichtige Schritte gesetzt worden, die nun auch in konkreten Projekten umgesetzt werden müssen. (UHI = urbane Hitzeinseln)

Aus der Beratungspraxis von "die umweltberatung" wissen wir, dass es zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen wichtig ist, in der Bevölkerung Bewusstsein über die Problematik der wachsenden sommerlichen Hitze zu informieren und konkrete Handlungsalternativen aufzuzeigen. Zu diesen Alternativen gehören Verhaltensänderungen, die mit keinen Kosten verbunden sind, z.B. nachts lüften und tagsüber die Fenster meist geschlossen halten und Fenster tagsüber abschatten. Weiters sind

baulich Maßnahmen notwendig, zum Beispiel Außenjalousien montieren, Wärmedämmungen anbringen, Fassaden- und Hofbegrünung etc. Bauliche Maßnahmen sind kostenintensiver und sollten im Sinne der Umweltgerechtigkeit insbesondere für sozial Benachteiligte gefördert werden.

Die Fakten zeigen, dass sommerliche Hitze immer mehr zu einem Thema der Umweltgerechtigkeit wird. Die Gesellschaft ist gefordert, mit Gegenmaßnahmen zu reagieren, die einen sozialen Ausgleich schaffen und den Klimawandel hintanhaltend. Die Lösung der Klimaproblematik braucht unsere vereinten Kräfte, quer durch alle Bevölkerungsgruppen, Länder und Kontinente.

Mag. DI Markus Piringer ist seit 2012 Leiter von "die umweltberatung" Wien. Davor war er in verschiedenen Institutionen im Bereich Umweltschutz tätig – u.a. bei GLOBAL 2000 und als Geschäftsführer von ÖKOBÜRO.

DAS DILEMMA DER HISTORISCHEN UND ZUKÜNFTIGEN SCHULD

Für unser Weltklima ist eine Zahl relevant: 2.200 Milliarden Tonnen. Wollen wir vermeiden, dass sich die Atmosphäre um mehr als 2 °C erwärmt, dürfen wir rein physikalisch zwischen 1800 und 2050 nicht mehr als 2.200 Milliarden Tonnen an CO₂ emittieren.

Seit dem Jahr 2013 muss die Menschheit mit einem *Guthaben* von nur mehr 500 Milliarden Tonnen CO₂ haushalten. Das wird nicht einfach, denn 2014 hat die Menschheit die Atmosphäre wieder mit 36 Milliarden Tonnen CO₂ belastet.

Bis 2050 werden etwa neun Milliarden Menschen die Erde bevölkern. Unter Einhaltung sozialer Gerechtigkeit darf bis Mitte des 21. Jahrhunderts jede/r ErdenbürgerIn pro Jahr nicht mehr als zwei Tonnen CO₂ verursachen. Für heutige Verhältnisse entspricht dies einem grotesk niedrigen Wert, denn gegenwärtig verursacht der/die durchschnittliche ErdbewohnerIn fünf Tonnen CO₂.

Der/die „umweltbewusste ÖsterreicherIn“ emittierte 2010 mit zehn Tonnen CO₂ doppelt so viel. Der Lebensstil eines/einer US-BürgerIn *verursacht* mit 20 Tonnen sogar viermal so viel CO₂ pro Jahr. Würde man eine Jahresbilanz ziehen, hätte ein/eine ÖsterreicherIn das Kohlendioxid-Konto bereits im März überzogen. Ab diesem Zeitpunkt läuft jeglicher fossiler Energieverbrauch auf Kredit. Auf Kosten des Klimas zu leben, ist für uns zum Normalzustand geworden.

Generell haben die Industriestaaten bis 2008 mit 860 Milliarden Tonnen CO₂ den Löwenanteil zu verantworten. Das ist doppelt so viel wie ihnen bei historisch gerechter Verteilung zur Verfügung stehen würde.

Für die westlichen Demokratien ist das natürlich ein Problem: Selbst wenn sie ihre Emissionen ab sofort auf null reduzieren, wäre dies bei weitem zu wenig, um der historischen Klimaschuld Rechnung zu tragen. Bei den Klimakonferenzen stellten sich daher die westlichen Demokratien hinter einen Vorschlag, der es ihren BürgerInnen gestattet, noch im Jahr 2050 pro Kopf mehr CO₂ auszustoßen, als Menschen in den Entwicklungsländern. Aus Sicht der Industriestaaten mag diese Lösung gerechtfertigt erscheinen: Sie argumentieren, dass sich ihre historische Schuld verringere, da zu Beginn des Solarzeitalters nicht mehr die gleichen Notwendigkeiten bestünden, wie zu Zeiten der Industriellen Revolution im Westen zu verdanken. Außerdem sei der Umbau einer bereits etablierten Fossilökonomie schwieriger zu vollziehen als der Ausbau einer Solarökonomie in den Ländern ohne fossile Altlasten. Am Ende gibt es aber nur eine Chance, diesen Konflikt zu lösen: Die Solartechnologie muss sich schnell genug entwickeln, damit wir bereits in einigen Jahrzehnten völlig von der verschmutzenden fossilen Technologie Abstand nehmen können.

Die Ausgangslage ist also denkbar ungünstig: Die globalen Emissionen hätten bereits um 2013 ihren Scheitelpunkt erreichen müssen und sollten seither sukzessive bis 2050 auf 20% des Wertes von 1990 zurückgehen. Anders kann das 2 °C-Ziel nicht erreicht werden.

Die atmosphärische Konzentration von CO₂, die 2016 bereits mehr als 400 ppm betragen hat, darf bis 2050 450 ppm nicht überschreiten, um danach wieder absinken zu können.

Die Industriestaaten müssen 90% ihrer Emissionen einsparen. Und bis 2050 müssen sie den Stand von 1990 um 40% unterschritten haben, damit sich die Erdatmosphäre nicht um mehr als 2 °C erwärmt (vgl. Santarius 2009, 9).

Mag. Christian Salmhofer ist seit 1992 bei Klimabündnis tätig. Neben seinen Tätigkeiten als Regionalstellenleiter und Verantwortlicher für Veranstaltungen und Medienkontakte, ist sein gegenwärtiger Arbeitsschwerpunkt „Der Klimawandel und unser Ernährungssystem“.

Dieser Artikel wurde in der Publikation „Das Dilemma mit der Klimagerechtigkeit“ im Rahmen eines EU-Projektes mit Unterstützung der Austrian Development Agency (ADA) veröffentlicht. Herausgeber: Klimabündnis Forschungsinstitut, Wien 2012

NUR UMWELTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT IST SOZIAL FAIR

Der Zugang zu Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben. Der gleichberechtigte Zugang zu Mobilität ist in unserer Gesellschaft nicht gegeben und wurde durch die Massenmotorisierung erschwert. Zersiedelung und Einkaufszentren auf der grünen Wiese wurden erst durch die Massenmotorisierung möglich. Die Folgen: Die Nahversorgung ist aus vielen Orten verschwunden, Ortskerne sterben aus, die Entfernungen zum Arbeitsplatz haben deutlich zugenommen.

Gestiegen ist damit nicht die Mobilität, sondern der Verkehrsaufwand, um die täglichen Ziele erreichen zu können. Der Autoverkehr wird aber heute nach wie vor gefördert und damit soziale Ungleichheit verstärkt: etwa durch den weiteren Ausbau von Straßen, durch eine autogerechte Ortsgestaltung oder durch die Verpflichtung zum Garagenbau bei neuen Wohngebäuden.

Soziale Gerechtigkeit im Verkehr bedeutet gerade nicht, das Autofahren für alle möglichst billig zu machen. Denn es sind gerade die relativ wohlhabenden Haushalte, die mehr Pkw besitzen, mehr mit dem Auto fahren und daher die Umwelt entsprechend mehr belasten. Die negativen Folgen des Verkehrs für Gesundheit und Lebensqualität wie Luftverschmutzung, Lärm oder Bewegungseinschränkungen für Kinder, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende, haben insbesondere Personen mit geringen Einkommen zu

tragen. Sie leben häufig dort, wo andere aufgrund des Autoverkehrs nicht wohnen möchten, und verfügen über eine geringere Freiheit in der Verkehrsmittelwahl.

Wer Verkehrsleistungen nicht ausreichend zur Verfügung hat, wird von bestimmten Bereichen ausgeschlossen. Ist für Arbeitsuchende etwa der Zugang zum Arbeitsmarkt aufgrund mangelnder oder nicht leistbarer Mobilitätsangebote stark eingeschränkt, führt dies zu einer weiteren Verarmung, sowohl finanziell, als auch sozial und kulturell. Gegen diese „Mobilitätsarmut“ sind als Teil der Daseinsvorsorge Angebote sicherzustellen, die es unabhängig von Einkommen, Gesundheit oder persönlichen Einschränkungen ermöglichen, selbständig und sicher mobil sein zu können.

GESUNDHEIT UND LEBENSQUALITÄT SIND EINE FRAGE DES EINKOMMENS

Demografischer Wandel, wachsende Ballungsräume, gesteigertes Umweltbewusstsein und die Auswirkungen des Klimawandels verlangen nach einer Aufwertung der Straßen und Ortszentren als Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Für die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen sind sichere Radverbindungen, verkehrsberuhigte Straßen mit niedrigen Tempolimits und ein gutes Netz an öffentlichen Verkehrsverbindungen zu schaffen.

An stark befahrenen Straßen wohnen vor allem Personen mit geringerem Einkommen. Sie sind besonders den Abgasen und Lärm des Verkehrs ausgesetzt. Auch in Österreich verursachen die Abgase des Verkehrs

(vor allem Stickoxide und Feinstaub) zu Lungenschäden, Herz-Kreislaufkrankungen bis hin zu tausenden vorzeitigen Todesfällen. Von den Auswirkungen von Feinstaub und Ultra-Feinstaub sowie von Stickstoffdioxid sind ältere Menschen und auch Kinder besonders stark betroffen.

VERKEHRSLÄRM MACHT KRANK

Eine dauerhafte, erhöhte Belastung durch Verkehrslärm kann zu Schlaganfällen und vorzeitigem Tod führen, pfeifende Dauertöne in den Ohren auslösen und die Gehörnerven verändern. Neben körperlichen Krankheiten kann Verkehrslärm auch die psychische Gesundheit angreifen und depressive Symptome auslösen. Wer an Straßen mit einem durchschnittlichen Lärmpegel von über 65 bis 70 Dezibel wohnt, hat ein um 20 Prozent höheres Risiko für Herzerkrankungen.

Der Anteil der Personen, die sich durch Verkehrslärm gestört fühlen, ist in Gebieten mit hohem Urbanisierungsgrad mit rund 55 Prozent geringer als in Gegenden mit mittlerer oder niedriger Bevölkerungsdichte (je rund 70 Prozent). Das ist unter anderem auf die häufig mehrgeschossige Bebauung entlang stark befahrener Straßen zurückzuführen. Die dahinter liegenden Gebäude werden dagegen abgeschirmt. Lärmkarten hinsichtlich der Lärmbelastung zeigen allerdings große Unterschiede bei der Belastung innerhalb der Städte.

Jede Maßnahme, die Anzahl und Geschwindigkeit von Kfz verringert, wie Begegnungszonen, sektorale Fahrverbote, City-Maut oder

Parkraumbewirtschaftung, reduziert auch Verkehrslärm.

Das Problem des Verkehrslärms werden leider auch E-Autos nicht lösen, da diese nur bei Geschwindigkeiten unter 30 Stundenkilometer leiser als konventionell angetriebene Fahrzeuge sind. Darüber dominiert bei jedem Pkw das Reifen-Abrollgeräusch.

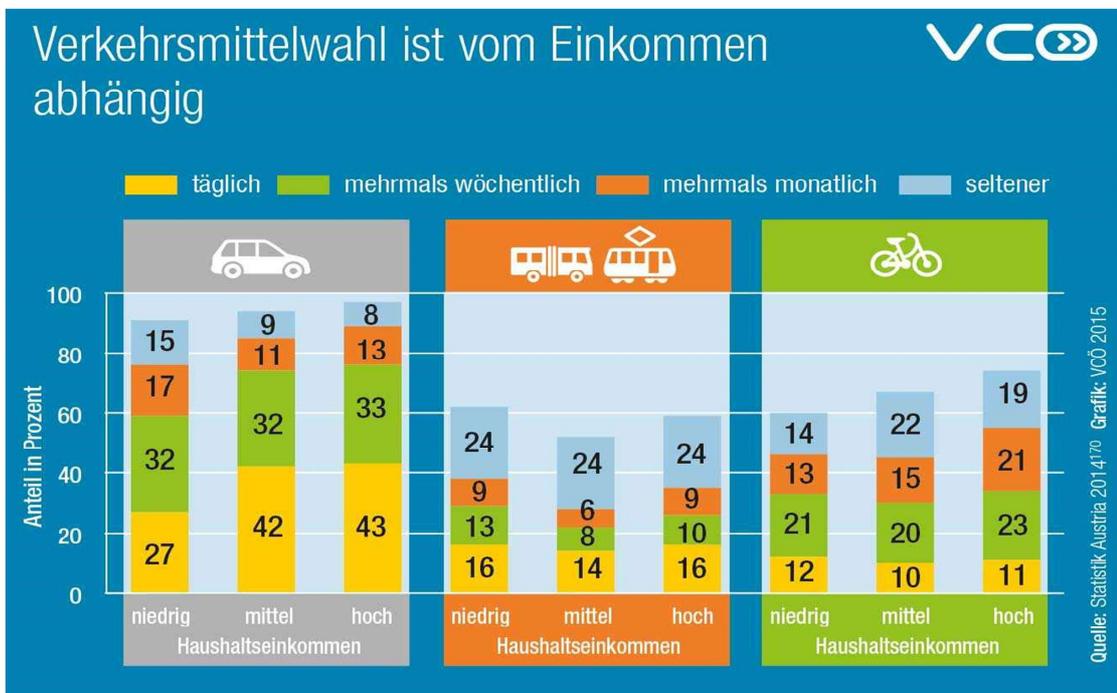
SELBSTÄNDIGE UND SICHERE MOBILITÄT FÜR ÄLTERE MENSCHEN

Während im ersten Halbjahr 2016 die Zahl der Verkehrstoten in Österreich um elf Prozent zurückgegangen ist, ist die Zahl der tödlich verunglückten Seniorinnen und Senioren gestiegen. 60 Prozent der tödlich verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger war 65 Jahre oder älter, bei den mit dem Fahrrad tödlich verunglückten betrug der Anteil der Senioren 66 Prozent, wie eine VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt.

Ältere Menschen erledigen viele Alltagswege mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Doch 56 Prozent der älteren Menschen in kleinen Orten Österreichs fehlt es in fußläufiger Distanz an Geschäften. Auch Ärzte und Apotheken sind in kleineren Gemeinden Österreichs für eine Mehrheit von älteren Menschen nicht zu Fuß erreichbar. Im Jahr 2025 werden laut Bevölkerungsprognose der Statistik Austria rund 1,35 Millionen Menschen Österreich 70 Jahre oder älter sein. Das Verkehrssystem ist in vielen Bereichen nicht seniorengerecht. Mobilitätsarmut, der Mangel an Mobilitätsoptionen, geht für ältere Menschen weit über das Problem, Alltagsziele nicht erreichen zu können, hinaus. Für sie ist selbständige Mobilität ein Schlüssel zur Teilhabe am sozialen

Leben und wichtig für das subjektive Wohlbefinden und die Gesundheit. Das Fehlen adäquater Mobilitätsoptionen führt zu mangelnden sozialen Kontakten und zur Vereinsamung. 4 von 5 Menschen unter 75 verlassen täglich ihre Wohnung, mehr als 60 Prozent sind es bei den 75- bis 84-Jährigen und bei den über 85-Jährigen nur mehr etwas mehr als die Hälfte. Personen, die sozial isoliert leben, haben nachweislich einen schlechteren Gesundheitszustand als Menschen, die aktiv am Sozialleben teilnehmen.

aller. Parkplätze am Straßenrand verringern die mögliche Breite von Gehwegen. Zudem sind parkende Autos beim Überqueren der Straßen ein Hindernis vor allem für Personen mit Rollator oder Kinderwagen. Umfragen zeigen, dass ältere Menschen besonders unter der hohen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leiden. Auch Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr führt dazu, dass ältere Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden.



In Österreichs Städten gibt es vor allem für ältere Menschen beim zu Fuß gehen häufig Hindernisse. Straßen wirken als Barrieren und brauchen Querungshilfen und breite Gehbereiche. Begegnungszonen und niedrigere Geschwindigkeiten sowie kürzere Rotphasen bei Fußgängerampeln sind ebenso von Bedeutung für die Mobilität älterer Menschen in Städten wie mehr Sitzgelegenheiten oder schattige Zonen zum Verweilen. Tempo 30 im Stadtgebiet reduziert die Hektik des Verkehrs und erhöht die Sicherheit

IN DEN REGIONEN MEHR ÖFFENTLICHE VERKEHRSANGEBOTE SCHAFFEN

Öffentlicher Verkehr sichert allen Menschen den gleichen Zugang zu Mobilität, unabhängig von Alter, Einkommen oder Geschlecht. Zuschüsse oder Transferzahlungen wie etwa die Freifahrt in die Schule oder vergünstigte Tickets für Menschen mit niedrigem Einkommen, vermindern soziale Ungleichheiten. Die Autonutzung und somit die externen Effekte steigen überproportional mit

dem Einkommen an. Das heißt, wenn Autofahren gefördert wird, werden die Wohlhabenden überproportional gefördert.

Armut verhindert aufgrund benachteiligter Lagen und geringerer Ressourcen in steigendem Maße den gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. In Gebieten, die schlecht mit Öffentlichem Verkehr versorgt sind, werden immobile Haushalte immer stärker „abgehängt“. Das bedeutet, dass für die einkommensschwachen Haushalte die Chancengleichheit nicht nur nicht gewährt wird, sie werden zusätzlich benachteiligt.

Gerade im ländlichen Raum ergeben sich aufgrund von Zersiedelung, fehlender Nahversorgung und mangelnden Arbeitsplätzen in der Region längere Distanzen. Zudem ist die Abhängigkeit vom Auto umso höher, je geringer die Siedlungsdichte ist. Dort, wo die Siedlungsdichte hoch ist, fahren rund 27 Prozent täglich mit dem Auto, bei niedriger Siedlungsdichte sind es mit 45 Prozent um zwei Drittel mehr. Eine starke Abhängigkeit vom Auto bedeutet hohe Kosten für die Haushalte. Das Auto ist im Vergleich zum Öffentlichen Verkehr und Radfahren um ein Vielfaches teurer.

In den Bundesländern mit vielen dünn besiedelten Regionen besitzen viele Haushalte mehr als ein Auto. Zweitwagen belasten die Haushaltsbudgets besonders. Gleichzeitig haben sich die beruflichen Anforderungen und Beschäftigungsstrukturen stark gewandelt. Eine Folge der Arbeitszeit Flexibilisierung ist die Zunahme von atypischen Beschäftigungsformen wie das Arbeiten zu Tagesrandzeiten oder an Wochenenden. Weiters nimmt die Zahl der Teilzeitbeschäftigten deutlich

zu. Sowohl bei Teilzeitbeschäftigung, als auch bei einer Zersplitterung der Arbeitszeit sind Fahrdauer und Fahrkosten überproportional hoch. Bei sehr niedrigen Einkommen können bis zu 20 Prozent an Kosten für den Arbeitsweg anfallen. Die Abhängigkeit vom Auto macht arm. Die Lösung liegt nicht in Förderungen für das Autofahren, sondern in der Schaffung von leistbaren Mobilitätsangeboten, die unabhängig vom Alter allen Menschen zugänglich sind. Deshalb braucht es neben einem dichten Netz an öffentlichen Linienverkehren ergänzend Anrufsammeltaxis beziehungsweise Gemeindebusse in dünn besiedelten Regionen.

Ulla Rasmussen MSc. studierte an der Universität Kopenhagen und startete ihre berufliche Karriere 1998 im dänischen Verkehrsministerium. Seit dem Jahr 2000 arbeitet sie beim VCÖ, derzeit als Leiterin der Internationalen Verkehrspolitik mit Schwerpunkt EU Politik.

UMWELT, GERECHTIGKEIT UND DIE VERTEILUNGSFRAGE. EIN INTERESSENPOLITISCHER BLICK

Noch vor nicht allzu langer Zeit war eine breit rezipierte These in der deutschsprachigen Soziologie, dass von den Umweltproblemen des ausgehenden 20. Jahrhunderts alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen betroffen sein werden.⁹ Die soziale Frage würde angesichts dieser Herausforderungen zunehmend in den Hintergrund treten. Heute wissen wir, dass das Umweltproblem die soziale Frage nicht verdrängt hat. Das wird in dieser Broschüre anhand vieler Beispiele einprägsam gezeigt.

Der Klimawandel stellt ein Umweltproblem von globaler Dimension dar, doch sowohl die Verantwortung für den Klimawandel¹⁰ als auch die Betroffenheit von seinen Folgen – wie Hochwasser- und Dürrekatastrophen – sind regional und sozial ungleich verteilt. Aber auch im Zusammenhang mit lokalen Umweltbelastungen stellt sich die Verteilungsfrage, insbesondere Straßenlärm und Luftschadstoffe sind (sozial-)räumlich konzentriert. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Haushalte mit niedrigen Einkommen durch umweltpolitische Maßnahmen überproportional belastet werden.

Aus interessenpolitischer Sicht ist allen diesen Problemfeldern eine Diskussion über gerechte Verteilung erforderlich.¹¹ Niemand soll aufgrund seiner sozialen Stellung unverhältnismäßig unter Umweltbelastungen leiden. Ebenso dürfen klimapolitische Maßnahmen

nicht die Schwächsten am stärksten belasten, beispielsweise durch hohe Steuern auf den Energieverbrauch ohne sozialen Ausgleich. Die Abkehr von fossilen Energieträgern stellt eine Herausforderung von bisher unbekanntem Dimensionen dar.

Ohne einen entschiedenen energie- und umweltpolitischen Kurswechsel werden die Ziele der europäischen und internationalen Klimapolitik nicht zu erreichen sein. Mit dem Konzept einer „just transition“ (also eines gerechten Übergangs in eine CO₂-arme Wirtschaft)¹² fordern die Gewerkschaften daher seit einigen Jahren die Berücksichtigung sozialer und beschäftigungspolitischer Ziele und die Beteiligung aller Betroffenen – einschließlich der Interessenvertretungen der ArbeitnehmerInnen – an der Klimapolitik.

UMWELT UND VERTEILUNG ALS EMPIRISCHE FRAGE

Die USA gelten als Vorreiter der aktuellen Diskussion über Umwelt und soziale Gerechtigkeit, unter dem Schlagwort „Environmental Justice“ wird seit über 30 Jahren auf die ungleiche Verteilung lokaler Umweltbelastungen aufmerksam gemacht. Ausgangspunkte der Debatten waren sowohl Umweltskandale als auch Proteste gegen geplante Neuansiedlungen von belastenden Anlagen. Ab Mitte der 1990er Jahre erlebte schließlich die politische und akademische Beschäftigung mit dem Thema einen Aufschwung. Seit einigen Jahren werden auch in Europa die Zusammenhänge zwischen lokaler Umweltqualität, Sozialstruktur und Gesundheitsbeeinträchtigungen (wieder) problematisiert.¹³

So wurden beispielsweise in Berlin unter dem Schlagwort „Umweltgerechtigkeit“ in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, die Datenlage zur sozialen Verteilung städtischer Umweltqualitäten zu verbessern.¹⁴ Die Beurteilung von Gerechtigkeit erfordert freilich eine theoretische Einbettung und ist komplex.¹⁵ Auch in den USA wird daher in ökonomischen Studien der Fokus zunächst oftmals auf den Aspekt der ungleichen Verteilung gerichtet.¹⁶

Im Unterschied zu den USA steht die evidenzbasierte Diskussion zu Umwelt, Verteilung und Gerechtigkeit in Österreich noch am Anfang. Raumbezogene Umwelt- und Sozialdaten werden bisher kaum in empirischen Arbeiten systematisch verschnitten und ausgewertet. Dennoch haben ausgewählte Aspekte der Zusammenhänge zwischen Umwelt – einschließlich konsumbasierter Emissionen – und Verteilung in den letzten Jahren das Interesse von österreichischen Forschungsinstituten sowie einzelnen Umwelt-NGOs geweckt. Diese Zusammenhänge wurden anhand verfügbarer Daten analysiert, die soziale Frage wird dabei meist auf den Aspekt der Einkommensverteilung zugespitzt. Aus interessenpolitischer Sicht leisten diese Studien eine wertvolle Grundlagenarbeit. Ausgewählte Arbeiten sollen daher in aller Kürze dargestellt werden.

Bereits 2008 wurden in einer von „GLOBAL 2000“ beauftragten Studie¹⁷ anhand einzelner Problembereiche die sozialen Aspekte des Klimawandels in Österreich diskutiert. Auf Seite der Verursachung des Klimawandels zeigte sich, dass Wohlhabende allein durch ihren Energieverbrauch einen

überproportionalen Beitrag zum Klimawandel leisten. Sie sind insbesondere mobiler, was sich nicht zuletzt am deutlich höheren Budget für Urlaubsreisen zeigt.

Zu den Belastungen wurden primär Thesen formuliert, deren zuverlässige Prüfung meist eine bessere Datenlage erfordern würde: Tendenziell dürften ärmere Haushalte durch drohende Jobverluste (Bsp. Tourismus), klimapolitisch motivierte Preissteigerungen (Bsp. Energiesteuern) und vergleichsweise eingeschränkte Anpassungsmöglichkeiten (Bsp. energetische Sanierung) überproportional betroffen sein.

Die Statistik Austria hat sich in einem 2014 veröffentlichten Bericht¹⁸ der Frage angenommen, wie – in den Worten der Studie – „Umweltbetroffenheit und -verhalten“ mit dem Einkommen bzw. der Kaufkraft korrelieren. Den Erwartungen der Umweltgerechtigkeitsdiskussion entsprechend sinken die subjektiv wahrgenommene Lärm- und Geruchsbelastung mit steigendem Einkommen; der Konsum von Bio-Lebensmitteln und anderen umweltfreundlichen Produkten sowie die Mobilität nehmen hingegen zu. Sowohl in der Studie von Global 2000 als auch in der Untersuchung der Statistik Austria wurden daneben auch regionale Unterschiede untersucht. Wer im verdichteten Stadtraum wohnt, ist beispielsweise unabhängig vom Einkommen öfter von Lärm betroffen, zeigt dafür aber auch eher ein „umweltverträgliches Mobilitätsverhalten“.

Zuletzt hat auch das österreichische Umweltbundesamt die Beschäftigung mit dem Themenkomplex Umwelt, Gerechtigkeit und Verteilung intensiviert. Erst im Frühsommer wurden in einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung zu Umweltgerechtigkeit auch die Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente problematisiert.¹⁹

Im derzeit vom Klima- und Energiefonds geförderten Kooperationsprojekt „Innovate“²⁰ sollen klimapolitische Instrumente zur Reduktion konsumbasierter Treibhausgasemissionen Österreichs entwickelt und bewertet werden. Dem Forschungsprojekt zugrundeliegende Untersuchungen zeigen, dass die zurechenbaren Treibhausgasemissionen vom ersten bis zum letzten Einkommensdezil auf mehr als das Doppelte ansteigen. Im Vergleich zur international gebräuchlichen produktionsbasierten Berechnung von territorialen Emissionen liegt das konsumbasierte Emissionsniveau Österreichs darüber hinaus um die Hälfte höher.

SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS INTERESSENPOLITISCHER SICHT

Die Arbeiterkammer Niederösterreich hat bereits 2015 in einer Broschüre das Desiderat einer um Umweltaspekte erweiterten Verteilungsdiskussion formuliert.²¹ Die hier in aller Kürze angestellten Überlegungen zeigen dabei zumindest zwei wesentliche Richtungen auf:

Erstens problematisiert die US-amerikanische Diskussion zu „environmental justice“, dass gesundheitsschädliche

Umweltbelastungen räumlich und sozial ungleich verteilt sind. In Österreich liegen dazu bisher keine systematischen Erhebungen vor. Erste Studien zeigen aber, dass die Tendenzen – trotz eines wesentlich stärker sozialstaatlich abgedeckten Wohnungsmarkts und einer relativ strengen Umweltgesetzgebung – in die gleiche Richtung weisen. Im Interesse möglichst gleichverteilter Gesundheitschancen wären diese Untersuchungen zu vertiefen.

Zweitens können nur auf der Grundlage differenzierter Daten aussagekräftige Verteilungsszenarien zur Wirkung umweltpolitischer Instrumente entwickelt werden. Angesichts der klimapolitischen Herausforderungen wäre eine evidenzbasierte Diskussion dringend nötig. Das politische Ziel muss ein Instrumentenmix aus Steuern und Ausgleichsmaßnahmen, Förderungen und Regulierungen sein, der die Verteilungssituation tendenziell verbessert. Der Zugang zu leistbarer Mobilität und Energie ist unbedingt zu sichern. Dabei ist insgesamt auch anzustreben, dass der Umfang guter Beschäftigungsmöglichkeiten zumindest erhalten.

An konkreten Maßnahmen ist schon heute vieles denkbar. Von weiteren Bemühungen zur Reduktion der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung profitieren sicher jene überproportional, die sich ihren Wohnort aufgrund begrenzter finanzieller Mittel nicht frei aussuchen können. Wird die – von der AK wiederholt kritisierte – Finanzierung des Mehraufwands der Ökostromerzeugung nicht überproportional auf die Haushalte abgewälzt, wäre ein wesentlicher Beitrag zur faireren Verteilung der Umstellungskosten des Energiesystems

geleistet. Und werden im Zuge einer oftmals geforderten sozial-ökologischen Steuerreform die Mehrbelastungen durch Vermögens- und Kapitalsteuern sowie einen „Ökobonus“²² ausgeglichen, sollte sich die Verteilungssituation sogar verbessern lassen. Schließlich könnten auch öffentliche Investitionen – insbesondere in den öffentlichen Verkehr²³ – einen sinnvollen Beitrag zur Entschärfung der Klima- und

Florian Wukovitsch ist Referent für ökologische Ökonomie und Umweltpolitik in der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien.

UMWELTGERECHTIGKEIT UND WOHNEN

Wenn ich mit der Straßenbahn vom ärmsten Wiener Gemeindebezirk, Fünfhaus, in den reichsten nach Hietzing fahre, dann liegen dazwischen einige Minuten an Fahrzeit, aber auch 5 Jahre an Lebenserwartung der jeweiligen Wohnbevölkerung. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Eine wichtige Rolle spielen dabei in jedem Fall auch die räumlich unterschiedlich verteilten Belastungen am Wohnort.

Die Belastung durch Lärm bzw. Luft- und Umweltverschmutzung wird größer, je geringer das Einkommen ist. Kinder, die in relativer Armut leben, wohnen häufiger in Wohnungen mit einer hohen Belegungsdichte und an stark befahrenen Straßen als Kinder, die nicht von relativer Armut betroffen sind. Familien in relativer Einkommensarmut fühlen sich in städtischen Regionen häufiger sehr stark durch Luftverschmutzung, Lärm und fehlende zugängliche Grünflächen in ihrer Wohngegend beeinträchtigt.

LÄRM UND LUFTVERSCHMUTZUNG

Lärm gilt neben der Luftbelastung als eine der bedeutendsten Umweltbelastungen in Städten mit signifikanten Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Wohn- und Lebensqualität. Insgesamt klagten 17% der Bevölkerung in Österreich über Lärm im Wohnbereich. Aus den Auswertungen des deutschen Kinder-Umwelt-Survey wissen wir, dass nach Angabe der Eltern 3- bis 14jährige Kinder aus Familien mit niedrigerem sozialem Status häufiger an stark befahrenen Haupt- oder Durchgangstraßen wohnen als Kinder aus Familien

mit mittlerem und hohem sozialem Status. Außerdem fühlen sich Kinder aus Familien mit niedrigerem Sozialstatus durch Straßenverkehrslärm (tagsüber) häufiger belastet als Kinder aus Familien mit höherem Sozialstatus. Die Belastungen durch Luft sind sehr ähnlich gestaltet wie die durch Lärm. Die Hauptquelle beider Belastungen ist meist der Straßenverkehr.

GRÜNRAUM

Grünraum in der Stadt verbessert das Klima im Grätzler, zeigt gesundheitlich positive Auswirkungen, bietet Bewegungsraum für Jung und Alt, begünstigt als Sozialraum das Gespräch und die Begegnung. Urbane Grünräume sind ungleich zwischen arm und reich verteilt. Zwar befinden sich sowohl arme als auch reiche Bezirke in stark verbautem Gebiet, die sozial und einkommensmäßig ärmsten Straßenzüge sind aber immer mit wenig Grün ausgestattet; hingegen die reicheren Bezirke stets mehrheitlich in und neben Grünanlagen gelegen. Weiters klagten 6% der Bevölkerung (477.000) in Österreich über dunkle Räume, davon sind untere Einkommen stärker betroffen.

INNENRAUMBELASTUNG

989.000 Personen, das sind 12% der Bevölkerung, leben in feuchten, oft auch schimmlichen Wohnungen. Auch diese Belastung trifft untere Einkommen stärker als obere. Weiters besteht – wie Studien aus Deutschland zeigen (Kolossa-Gehring & Schulz 2008) – ein signifikanter Zusammenhang zwischen niedrigem Sozialstatus und einer steigenden Belastung durch n-Octan, Benzol, Toluol, m-, p-Xylol, 1,3,5-Trimethylbenzol und Popanal.

Besonders gefährlich für die Gesundheit wird es, wenn sich Schadstoffe in ihrer Kombination verstärken.

KÄLTE: ENERGIEARMUT

In der Wohnung ist es kalt. Für das Heizen ist kein Geld mehr da. Sie haben Wintermäntel an, dicke Pullover und die warmen Straßenschuhe. Die Kinder sitzen in der Ecke und schauen Bilderbücher an. Die Familie spart bei den Heizkosten, weil sie noch die Miete zahlen muss, Schulsachen zum Kauf ausstehen und die Mutter noch ihre eigene Krankenversicherung nicht beglichen hat.

Prekäre Beschäftigungen kennen oft keine Sozialversicherung. Gegliedert nach der Einkommensgruppe zeigen sich Personen in Haushalten mit niedrigen Haushaltseinkommen am häufigsten von hohen Wohnkostenanteilen betroffen: Etwa die Hälfte weisen Wohnkostenanteile von über 25% ohne Energiekosten auf, etwa 39% sind es bei einem 40% Anteil der Wohn- inklusive Energiekosten am Haushaltseinkommen. Je geringer die Haushaltseinkommen, desto mehr erhöht sich der Anteil weit über 50%. Besonders betroffen: Alleinerziehende – und bei Personen, die während des ganzen Jahres keine Arbeit fanden.

Ein Viertel der gesamten jährlichen Finanzhilfe aus den Soforthilfetöpfen der Hilfsorganisationen geht in die Unterstützungen im Energiebereich. Energiearmut wird nach Boardman als Kombination von geringem Einkommen, mangelnder Energieeffizienz und steigenden Energiepreisen definiert. Weitere Gründe für höheren Verbrauch sind, dass die Wohnung wegen der Kinder den ganzen Tag lang

warm gehalten werden muss oder die Menschen wegen Arbeitslosigkeit, Krankheit oder einer Behinderung generell mehr Zeit zu Hause verbringen. Zudem leben ärmere Menschen auch in den desolatesten Wohnungen mit undichten Fenstern und schlecht isolierten Wänden. Fehlendes Geld für energiesparende Geräte verteuert erst recht die Energiekosten.

Im Pilotprojekt „Energieberatungen von einkommensschwachen Haushalten“ befanden sich 78% der beratenen Wohnungen in ungedämmten Häusern, 81% wurden vor 1950 errichtet, ebenso viel waren unsaniert. Bei 31% der Haushalte wurde bereits einmal Strom und/oder Gas abgedreht. Das Forschungsprojekt NELA zeigte, wie stark die Einschränkungen ausfallen, denen die betroffenen Haushalte unterworfen sind.

Ohne Unterstützungsstrukturen, seien es sozialstaatliche Leistungen oder Hilfestellungen aus dem Bekannten- oder Verwandtenkreis, würden sie nicht über die Runden kommen. Sie sind von Energiepreisteigerungen besonders betroffen. Die Energiepreise steigen wesentlich rascher als die Nettoeinkommen im untersten Quartil. Einkommensschwache sitzen in der Energiearmutsfalle, da das untere Einkommensfünftel kein Kapital hat, um notwendige Investitionen zu tätigen.

Wichtig wäre es, Betroffene beim Umstieg auf nachhaltige und auf Dauer günstigere Energieformen sowie bei Maßnahmen für einen geringen Energieverbrauch und leistbaren öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Nur Achtung: Niemand ist arm wegen der Heizkosten, die Gründe der

Armutproduktion liegen in der Wirtschafts-, Steuer-, Wohn-, Bildungs- und Beschäftigungspolitik. Auch verbrauchen die Reichen insgesamt viel mehr Energie und Ressourcen, wie die Studie des Joanneums (2008) nachgewiesen hat. Bei den Armen mit Nachhaltigkeit zu beginnen, wäre dann zynisch. Energiekosten sind aber trotzdem ein massives Problem, wenn man kein Geld hat.

Mag. Martin Schenk ist Mitbegründer der Armutskonferenz sowie Sozialexperte der Diakonie Österreich.

Umweltgerechtigkeit in Deutschland – Eine Herausforderung für Forschung, Politik und Praxis

- Bolte G, Bunge C, Hornberg C, Köckler H, Mielck A (Hrsg.) (2012). Umweltgerechtigkeit. Chancengleichheit bei Umwelt und Gesundheit – Konzepte, Datenlage und Handlungsperspektiven. Huber, Bern.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016). Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt. Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Berlin.
- Bunge C, Katzschner A (2009). Umwelt, Gesundheit und soziale Lage: Studien zur sozialen Ungleichheit gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in Deutschland (Reihe Umwelt & Gesundheit 2/2009). Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- Hornberg C, Bunge C, Pauli A (2011). Strategie für mehr Umweltgerechtigkeit – Handlungsfelder für Forschung, Politik und Praxis. Universität Bielefeld, Bielefeld.
- II. UMID-Themenheft „Umweltgerechtigkeit“, 2/2011.
- I. UMID-Themenheft „Umweltgerechtigkeit. Umwelt, Gesundheit und soziale Lage“, 2/2008.
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015). Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. Autor/-innen: Böhme C, Preuß T, Bunzel A, Reimann B, Seidel-Schulze A, Landua D, Abschlussbericht. Umwelt & Gesundheit, 01/2015. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt – Internetseite, Rubrik „Umweltgerechtigkeit“.

Nur Umweltverträgliche Mobilität ist sozial fair

- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“: Ausgabe 1/2009: Soziale Aspekte von Mobilität
- Ausgabe 4/2015: Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität
- Ausgabe 1/2016: Urbaner Verkehr der Zukunft
- Ausgabe 3/2016: Nachhaltige Mobilität für Regionale Zentren
- Ausgabe 2/2013: Zukunft der Mobilität in der Region
- VCÖ-Factsheet 2/2015: Selbstbestimmte Mobilität älterer Menschen fördern
- VCÖ-Factsheet 13/2015: Mobilität älterer Menschen ändert sich
- VCÖ-Factsheet 13/2014: Was in Städten für die Mobilität älterer Menschen wichtig ist
- Bevölkerungsprognose und Motorisierungsgrad: Statistik Austria

Städtische Hitzeinseln aus Perspektive der Umweltgerechtigkeit

- ¹ Quelle: IPCC 2013
- ² Quelle: Wiesböck, Laura; Wanka, Anna et al. (2016): Heat Vulnerability, Poverty and Health Inequalities in Urban Migrant Communities: A Pilot Study from Vienna
- ³ Quelle: Energiebericht der Stadt Wien, 2015
- ⁴ Quelle: Energiebericht der Stadt Wien, 2013

- ⁵ Quelle: MA 72 (Hrsg) (2010): Technologieleitfaden energieeffiziente Klimatisierung.
- ⁶ Quelle: Schweizer Bundesamt für Umweltschutz
- ⁷ Quelle: Wiesböck, Laura; Wanka, Anna et al. (2016): Heat Vulnerability, Poverty and Health Inequalities in Urban Migrant Communities: A Pilot Study from Vienna
- ⁸ Quelle: Arndberger (2014): StopHot. KLIEN-Endbericht

Umwelt, Gerechtigkeit und die Verteilungsfrage. Ein interessenpolitischer Blick

- ⁹ Preisendörfer (2014) verweist auf Ulrich Becks Monographie „Risikogesellschaft“ aus dem Jahr 1986.
 - ¹⁰ Siehe Salmhofer in diesem Band.
 - ¹¹ Siehe dazu Schwerpunkt „Umwelt und Verteilungsgerechtigkeit“, Wirtschaft & Umwelt 3/2016, online unter <http://www.ak-umwelt.at/>
 - ¹² Siehe <http://www.ituc-csi.org/what-s-just-transition> (13.10.2016)
 - ¹³ Siehe bspw. Bolte/ Mielck 2004; Bunge in diesem Band.
 - ¹⁴ Einen Überblick bietet Klimeczek 2014.
 - ¹⁵ Für eine Darstellung des Übergangs von Ungleichheit zu Ungerechtigkeit siehe Preisendörfer (2014).
 - ¹⁶ Siehe bspw. Boyce et al. 2015 (James Boyce ist gemeinsam mit Joan Martinez-Alier Leontief-Preisträger 2017).
 - ¹⁷ Siehe Prettenthaler et al. 2008.
 - ¹⁸ Siehe Statistik Austria 2014.
 - ¹⁹ Siehe <http://www.umweltbundesamt.at/umweltgerechtigkeit/> (13.10.2016)
 - ²⁰ Siehe <http://wegcwww.uni-graz.at/wp/innovate/> (13.10.2016), „Innovative Climate Policy Instruments to Reduce Consumption-Based Emissions to Complement Territorial Reduction Efforts“ (gefördert vom Klima- und Energiefonds)
 - ²¹ Siehe Arbeiterkammer Niederösterreich 2015.
 - ²² Siehe bspw. das zivilgesellschaftliche Zukunftsbudget der Allianz „Wege aus der Krise“ <http://www.wege-aus-der-krise.at/downloads.html> (13.10.2016)
 - ²³ Siehe Rasmussen in diesem Band.
-
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt: Suhrkamp.
 - Bolte, Gabriele, Mielck, Andreas (2004) (Hrsg.): Umweltgerechtigkeit. Die soziale Verteilung von Umweltbelastungen. Weinheim und München: Juventa.
 - Boyce, James K., Zwickl, Klara, Ask, Michael (2015): Three Measures of Environmental Inequality. PERI Working Paper Series, Number 378, University of Massachusetts Amherst, February 2015.
 - Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich (2015): Umwelt und Verteilung. Umwelt und Ressourcenschutz als soziales Anliegen. (<https://media.arbeiterkammer.at/noe/pdfs/Umwelt-und-Verteilung.pdf>)
 - Klimeczek, Heinz-Josef (2014): Umweltgerechtigkeit im Land Berlin – Zur methodischen Entwicklung des zweistufigen Berliner Umweltgerechtigkeitsmonitorings, UMID 2/2014, 16-22.
 - Preisendörfer, Peter (2014): Umweltgerechtigkeit. Von sozial-räumlicher Ungleichheit hin zu postulierter Ungerechtigkeit lokaler Umweltbelastungen. Soziale Welt Jg. 65, Heft 1, 25-45.

- Prettenthaler, Franz, Habsburg-Lothringen, Clemens, Sterner, Cornelia (2008): Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich. Studie im Auftrag von GLOBAL 2000, Wien im September 2008.
(https://www.global2000.at/sites/global/files/Studie_Arm%20und%20Reich_08.pdf)
- Statistik Austria (2014): Umweltbetroffenheit und –verhalten von Personengruppen abhängig von Einkommen und Kaufkraft. Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching.
(http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/15/index.html?includePage=detailView§ionName=Energie%2C+Umwelt&pubId=682)

Umweltgerechtigkeit und Wohnen

- BOARDMAN (2010): Fixing Fuel poverty. Challenges and Solutions, London.
- BRUNNER et.al. (2011): NELA. Nachhaltiger Energieverbrauch und Lebensstile in armen und armutsgefährdeten Haushalten, Endbericht, Wien.
- JOANNEUM RESEARCH (2008): Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich, Studie im Auftrag von Global 2000. Wien
- Kolossa-Gehring, M., & Schulz, C. (2008). Kinder - Umwelt - Survey (KUS) 2003/06 - Hausstaub. DessauRoßlau: Umweltbundesamt.
- PROIDL (2009): E-Control und Caritas – Pilotprojekt. Energieberatungen von einkommensschwachen Haushalten, Endbericht, Wien.
- STATISTIK AUSTRIA (2015): EU SILC 2014
- STATISTIK AUSTRIA (2016): EU SILC 2015
- UMWELTBUNDESAMT (2010): Soziale Verteilung von Umweltbelastungen und deren gesundheitlichen Folgen.