

STANDORTENTWICKLUNGSGESETZ: POLITIK MIT TUNNELBLICK – VERFAHRENSBESCHLEUNI- GUNG AUF KOSTEN DER ALLGEMEINHEIT?

Von **Werner Hochreiter**,
Abteilung Umwelt & Verkehr,
AK-Wien

Kurz vor Sommer hat die Bundesregierung ihr lange erwartetes „Umweltrechtspaket“ auf den Weg gebracht. Künftig soll es einen Standortanwalt und ein Standortentwicklungsgesetz geben. Allgegenwärtig ist das Credo der „Verfahrensbeschleunigung“, um angeblich den „Wirtschaftsstandort zu stärken“. Dieser Beitrag analysiert die geplanten Maßnahmen, die das Standortgesetz vorsieht im Einzelnen, zeigt wohin sie führen können und stellt mögliche Alternativen dar, wie sie die Arbeiterkammer (AK) vorschlägt.

Verfahrensbeschleunigung ist ja nicht gerade ein neues Thema, wenn man den Werdegang des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) verfolgt. Schon bald nach dem Scheitern des Donaukraftwerks Hainburg im Jänner 1985 begannen Überlegungen für eine integrierte Umweltprüfung und eine echte BürgerInnenbeteiligung in Verfahren. Doch die Wirtschaft war entschieden gegen neue bürokratische Hürden. Erst die laufenden EU-Beitrittsverhandlungen und die Gewissheit, dass die EU-UVP-Richtlinie vor dem Beitritt Österreichs in nationales Recht übernommen sein musste, haben den Weg für eine Umsetzung freigemacht. Die war dann – gemessen am damaligen Rechtsbestand – tatsächlich ein Quantensprung: Denn dadurch, dass bei diesem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 1993) dem Wunsch der Unternehmensvertretungen nach einem konzentrierten Genehmigungsverfahren in Österreich nachgekommen worden war, konnten auch die Anliegen nach effektiven Nachbarrechten und einer echten Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt werden. Diesem „Deal“ konnte sich die Wirtschaft damals nicht verschließen.

Natürlich wurde seitens der Unternehmensvertretungen weiterhin ständig eine weitere Verfahrensbeschleunigung gefordert, wenn eine Novelle des UVP-G auf der Agenda stand. Nun

stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung mit der Anfang März präsentierten „Offensive für den Wirtschaftsstandort“ der Debatte tatsächlich eine neue Qualität gibt. Unter der Überschrift „Bekenntnis zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort“ finden sich als „Leuchtturmprojekte“ die Schaffung eines Staatszieles „wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort“ und die Erarbeitung eines Standortentwicklungsgesetzes. Zudem werden weitere verfahrensbeschleunigende Maßnahmen, wie die Einrichtung eines Standortanwalts im UVP-G, angekündigt.

Offensive für den Wirtschaftsstandort

Den Entwurf für ein neues Staatsziel hat die Bundesregierung schon im Mai – trotz massiver Einwände im Begutachtungsverfahren – dem Parlament zugeleitet.¹ Mit Sommerbeginn hat die Regierung die übrigen Versprechen an die Unternehmensvertretungen eingelöst: Der Entwurf für eine Novelle des UVP-G sieht eine Parateilung für einen – noch einzurichtenden – Standortanwalt vor. Das größte Echo – auch in den Medien – hat freilich der Entwurf für ein Standortentwicklungsgesetz ausgelöst. Während von Seiten der Wirtschaft, vor allem im Umfeld der Industriellenvereinigung (IV) große

1 Siehe mein Kommentar in der Zeitschrift *Wirtschaft&Umwelt* 2/2018 S. 5 – Neoliberaler Lieferservice – <http://www.ak-umwelt.at/rubriken/?article=775&issue=2018-02> [07.09.2018] sowie Download der BAK-Stellungnahme zum Vorschlag für ein Staatsziel „Wirtschaftsstandort“ vom April 2018 – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_00785/index.shtml [07.09.2018], wo das „Dritte-Piste“-Verfahren genau betrachtet wird.

Zustimmung gekommen ist, ist der Entwurf von vielen anderen – Bundesländern, Umwelt-NGOs, aber auch von Fachvereinigungen der RichterInnen und AnwältInnen – schon wegen seiner rechtlichen Mängel rundweg abgelehnt worden. Auch die Arbeiterkammer (AK) hat hervorgehoben, dass der Entwurf Europarecht, Völkerrecht und Verfassungsrecht in kaum behebbarer Weise widerspricht, sodass er alleine schon deswegen zurückgezogen werden sollte². Vor allem aber ist die brachiale Methode, Projektanträge nach einem Jahr automatisch – und unabhängig von Verbesserungsbedarf und -möglichkeiten – zu genehmigen, nicht geeignet, Projekten die nötige Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu verschaffen, die sie brauchen. Der Widerstand würde sich dann nur auf andere Ebenen verlagern.

Was sieht der Entwurf vor?

InvestorInnen sollen rascher Planungs- und Investitionssicherheit bekommen, indem die Bundesregierung ihren Vorhaben ein besonderes öffentliches Interesse attestiert. Landeshauptleute oder MinisterInnen können Projekte, die zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht worden sind, für das Bestätigungsverfahren vorschlagen. Wird aufgrund einer Prüfung durch einen Beirat, der sich aus MinisteriumsvertreterInnen zusammensetzt, das Projekt befürwortet, bestätigen die zuständigen Ministerien das Vorliegen eines „besonderen öffentlichen Interesses“ und eine entsprechende Verordnung wird erlassen. An diese „Bestätigung“ sollen sich dann verfahrensbeschleunigende Maßnahmen knüpfen: Der Entwurf beschränkt sich da aber nicht bloß auf bereits gängige, beschleunigende Maßnahmen, wie z.B. kürzere Fristen zur Verfahrensstraffung, sondern legt eine einjährige Frist ab

Veröffentlichung der Verordnung fest und verknüpft den Fristablauf mit einer Genehmigungswirkung ex lege (Genehmigungsautomatismus). Dies bedeutet, dass das Projekt dann als genehmigt gilt, unabhängig davon, welche Auswirkungen es hat, in welchem Stadium sich das Verfahren gerade befunden hat, und wodurch Verfahrensverzögerungen verursacht worden sind. Investorenanliegen stehen also über allen anderen Interessen, auch jenen der BewohnerInnen der Region. Dieser Gesetzesentwurf war daher wie ein Paukenschlag für die Öffentlichkeit, denn ein derart brachiales Instrument war

Der Entwurf erinnert an die Aussage des IV-Präsidenten Georg Kapsch: „Wir müssen bestimmte Projekte durchboxen können.“

im Betriebsanlagenrecht bis jetzt unbekannt. Doch damit nicht genug: Der Entwurf beschränkt darüber hinaus noch die Beschwerdemöglichkeiten, sodass es de facto zu einer Abschaffung der gerichtlichen Überprüfung kommt. Weiters sieht der Entwurf für erfasste Projekte geringere Umweltschutzanforderungen als das UVP-G vor, ohne zu erklären, was das genau bedeutet. Umweltschutz soll danach nur dann berücksichtigt werden, wenn es „unbedingt erforderlich“³ wäre – das wäre neuer Zündstoff in künftigen Verfahren. In Summe erinnert der Entwurf an die Aussage des Präsidenten der Industriellenvereinigung Georg Kapsch, der unter dem Eindruck der ablehnenden „Dritte-Piste-Entscheidung“ gemeint hatte: „Wir müssen bestimmte Projekte durchboxen können.“⁴ Genau diese Forderung setzt der Entwurf um, als hätten die GesetzesverfasserInnen ihm die Wünsche von den Lippen abgele-

2 Download der BAK-Stellungnahme zum Entwurf für das Standortentwicklungsgesetz – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_02157/index.shtml [07.09.2018].

3 Bis jetzt sieht § 17 Abs. 4 UVP-G vor, dass die behördlichen Vorschriften im Genehmigungsbescheid „zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen“ haben. Nur wenn „schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen“ (§ 17 Abs. 5 UVP-G), was aber in der Praxis ohnedies ganz selten passiert ist.

§ 11 Abs. 6 StEntG bestimmt dagegen: Behördliche Vorschriften im Genehmigungsbescheid sind „nur soweit vorzusehen, dass wesentliche und nachhaltig nachteilige Auswirkungen des standortrelevanten Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich und verhältnismäßig, ausgeglichen oder ersetzt werden.“ Zusätzlich bestimmt § 11 Abs. 7 StEntG, dass § 17 Abs. 5 UVP-G (Abweisung wegen schwerwiegender Umweltbelastungen) nicht anzuwenden ist. Die Erläuterungen halten zu Abs. 6 kryptisch fest, dass damit „ein anderer differenzierter Bewertungsmaßstab für standortrelevante Vorhaben ... in Bezug auf die Umweltrelevanz herangezogen wird.“ Der neue Maßstab, der auch für den 3. Abschnitt im UVP-G gelten soll, wirft eine Vielzahl an Auslegungsfragen auf, sollte er so beschlossen werden, und erinnert an den ebenso „gummiartig“ unbestimmten Maßstab in § 7 Abs. 3 Bundesstraßengesetz. Die Stoßrichtung ist aber klar: Ziel ist nicht mehr ein hohes Umweltschutzniveau. Stattdessen soll ein Genehmigungsstandard gelten, der mittels Wirtschaftlichkeits- und Verhältnismäßigkeitsüberlegungen beliebig „nach unten“ erweiterbar ist. In der Praxis wird es bei der Auslegung schlussendlich drauf ankommen, welche Schutzvorkehrungen die Amtssachverständigen für „unbedingt erforderlich“ halten.

4 Siehe <https://derstandard.at/2000075597518/Industrie-Chef-Kapsch-Muessen-Projekte-durchboxen-koennen>.

sen. Nicht nur das spricht dafür, dass der Entwurf möglicherweise gar nicht aus dem Ministerium selbst stammt.

Bundesministerin sieht „progressiven“ Entwurf

Weshalb Bundesministerin Magarethe Schramböck – auf die Kritik an ihrem Entwurf angesprochen – zuletzt sagen konnte, dass dieser vielleicht „ein bisschen progressiv“ sei, und ihn mit einem Start-Up verglichen hat, erschließt sich nicht. Viele Verfassungsexperten halten den Entwurf für irreparabel. So auch Univ.Prof. Bernd-Christian Funk, der gemeint hat, der Versuch den Entwurf zu reparieren wäre genauso, wie „ein U-Boot in ein Flugzeug umbauen zu wollen“⁵. Denn wenn man die Kritikpunkte beseitigen würde, dann bliebe vom Entwurf nichts mehr übrig.

Wie es nun weitergehen soll, ist unklar. Die Ministerin hat eine Überarbeitung angekündigt. In welche Richtung diese gehen wird, ist bisher unklar.

Die Ansage des IV-Präsidenten steht nur stellvertretend für die vorherrschende, verengte Sicht auf das Problem, die die Verzögerungen schlicht auf die Teilnahme von NachbarInnen, Bürgerinitiativen und Umwelt-NGOs in den Verfahren zurückführt.

Dieser Tunnelblick erklärt auch, warum seitens der Unternehmensvertretungen immer nur ganz bestimmte Lösungsvorschläge diskutiert werden. Ihr Ziel dabei: Zuerst müsse man trachten, Projekte tunlichst von der UVP-Pflicht zu verschonen. Könne man sie nicht aus den gesetzlichen Pflichten entlassen, dann gelte es, Parteirechte einzuschränken oder den Behörden und Gerichten neue Fristvorgaben zu setzen, die sie einhalten sollen. Oder man senkt punktuell die jeweiligen Schutzstandards, so wie dies bei Verkehrsinfrastrukturanlagen bereits öfter geschehen ist.

Viele Novellen sind in diesem Geist entstanden, oft anlassbezogen und ohne echte Diskussion. Sei es, weil Verfahrensbeschleunigung wieder einmal auf der politischen Agenda stand, sei es, weil wieder ein EU-Vertragsverletzungsverfahren oder verurteilendes EuGH-

Erkenntnis abuarbeiten war (weil man den Wünschen der Wirtschaft vorher zu sehr nachgegeben hatte). Der Reflex, dass Bürgerinitiativen und Umwelt-NGOs Projekte einer UVP unterziehen wollen, während Betreiber meist lieber „raus aus der UVP“ und den damit verbun-

Nach Univ.Prof. Bernd-Christian Funk, einem namhaften Verfassungsexperten, wäre der Versuch, den Entwurf zu reparieren, genauso wie „ein U-Boot in ein Flugzeug umbauen zu wollen“.

denen Pflichten wollen, ist so alt wie das UVP-G selbst. An der Begründung dafür, dem großen Schutzgefälle zwischen dem UVP-G und den Infrastrukturgesetzen, die bis heute kaum ein Schutzniveau definieren und auch keine Nachbarrechte kennen, hat sich kaum etwas verbessert. Dieses Spannungsverhältnis steht übrigens auch hinter dem letzten EuGH-Urteil zu einer 110kV-Stromleitung in Oberösterreich, wonach nun auch „Trassenaufhiebe“ UVP-pflichtig sind⁶.

Die Ansage des IV-Präsidenten und der Inhalt des nun vorliegenden Gesetzesentwurfs bleiben diesem „Tunnelblick“ auffallend treu. Dieser wird allerdings auf die Spitze getrieben, sodass nur mehr Kopfschütteln bleibt. Der Entwurf steht unter dem Motto: „Wenn uns der Geduldsfaden reißt, dann brechen wir Verfahren eben einfach ab und es kann gebaut werden.“ Der Verfassungsexperte Univ.Prof. Heinz Mayer fühlt sich an Donald Trumps Credo „Make America Great Again“ erinnert. Auch Assoziationen an Vorgänge in Polen oder Ungarn drängen sich auf, wenn sich sogar die Präsidentin des Verfassungsgerichtshofes Brigitte Bierlein besorgt zeigt.

Dauern Verfahren generell zu lange?

Österreich braucht eine moderne Infrastruktur. Auch die AK sieht daher überlange Verfahrensdauern bei Infrastrukturprojekten problematisch. Allerdings fehlt es für die diffuse Klage, dass Verfahren generell zu lange dauern, an

⁵ Siehe <https://www.pressreader.com/austria/salzbürger-nachrichten/20180825/281530816881382>.

⁶ Entscheidung des EuGH vom 7. August 2018 (Rs C-329/17) zum österr. Starkstromwegerecht, die Trassenaufhiebe im Zusammenhang mit der Errichtung und Bewirtschaftung einer Freileitung als UVP-pflichtig feststellt.

greifbaren Belegen. Es dürften eher einzelne Verfahren sein, die hier „Ausreißer“ darstellen. Diese sollten aber eingehend analysiert werden⁷. Doch genau das sucht man in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf vergeblich. Man hätte auch nach Deutschland oder in die Schweiz blicken können, um zu sehen, wie Planungsbeschleunigung dort gehandhabt wird, um daraus zu lernen.

Das „Dritte-Piste“-Verfahren bestätigt jedenfalls die ständige Forderung zu Entbürokratisierung und Deregulierung – und vor allem auch des UVP-G – nicht. Ganz im Gegenteil: Das Ausbauanliegen dürfte bis dato immer am veralteten Rahmen im Luftfahrtgesetz gelitten haben. Anforderungen an die Anlage und den Betrieb, die mit dem Umland konsensfähig sind, mussten erst im Rahmen der Flughafenmediation erarbeitet werden. Bis 2012 litt das Verfahren unter dem parallelen EU-Vertragsverletzungsverfahren, weil die vorbereitenden Flughafenbauten „Skylink“ unter Verstoß gegen die EU-UVp-Richtlinie genehmigt worden sind.

Selbiger Eindruck besteht auch bei der 380kV-Starkstromleitung in Salzburg bzw. beim Starkstromwegerecht, das weder anzuwendende Schutzgrenzwerte noch die Erdkabelfrage berücksichtigt. In jeder Projektphase haben diese Themen viel Zeit beansprucht. Und fast schon legendär ist der Versuch eines Landeshauptmanns, mittels Novellen des Landesnaturschutzgesetzes, den Semmering-Basistunnel zu verhindern.

Was die Arbeiterkammer vorschlägt

Wenn man etwas für zügigere Verfahren und mehr Vorhersehbarkeit von Entscheidungen tun will, dann sollte man eher über mehr Gesetzgebungskompetenzen des Bundes reden und für eine verbindliche Planungskoordination

zwischen der Landesraumordnung und der Bundes-Infrastrukturplanung⁸ eintreten. Außerdem braucht es moderne Infrastrukturgesetze, die ein zeitgemäßes Schutzniveau für Betroffene und Umwelt festlegen und den Bund zu verbindlichen Infrastrukturplänen verpflichten. Solche Pläne würden übrigens auch gleich die vom vorliegenden Entwurf gewünschte Bestätigung des öffentlichen Interesses miteinschließen – allerdings in einer ganz anderen Qualität, nämlich so, dass sich dann auch Behörden und Gerichte verlässlicher darauf beziehen können⁹.

Und wenn Schutzgüter und Schutzmaßstäbe klar dargelegt sind, dann ermöglicht das eine zügigere Projektvorbereitung in allen Phasen und vorhersehbarere Entscheide. Außerdem verliert die Frage, ob ein Projekt UVP-pflichtig ist oder nicht, ihre Brisanz, wenn es kein Schutzgefälle mehr gibt.

Wenig Gegenliebe bei Betreibern und Ministerien

Das Problem ist, dass solche Vorschläge keineswegs auf Gegenliebe bei zuständigen Ministerien und auf Betreiberseite stoßen.

Es scheint hier immer noch das Kalkül vorzuherrschen, mit den bestehenden offenen Vorschriften besser „zu fahren“, denn mit jedem neuen Gesetz müssten strengere Regelungen vorgesehen werden. Diese Auffassung ist nachvollziehbar, vor allem auch, weil die Planung von öffentlicher Infrastruktur – sprich: Straße, Schiene, Luftfahrt und Energie(netze) – weitgehend privatisiert ist. Die BetreiberInnen stehen teilweise nicht einmal zu 100% im öffentlichen Eigentum. Und auch Ministerien reißen sich gewöhnlich nicht darum, heikle Entscheidungen selbst treffen zu wollen.

Die Auswirkungen dieser Einstellung und Politik kann man aus dem jüngsten Rechnungshofbe-

⁷ Siehe schon mein Beitrag in *Wirtschaft&Umwelt* 2/2017 S. 5: Nichts geht mehr – wohin sollte es denn gehen? - <http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?issue=2017-02> [07.09.2018] bzw. das mein Update im Anschluss an die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 29.06.2017 – <https://awblog.at/uvp-verfahren-nichts-geht-mehr-wohin-sollte-es-denn-gehen/?highlight=hochreiter> [07.09.2018]

⁸ Grundlegend und noch immer hochaktuell: Heinz Peter Rill/Friedrich Schindegger, Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ Teil 3: Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz, Nr 19 der Schriften zur Regionalpolitik und Raumordnung in der Schriftenreihe des Bundeskanzleramtes 1991; dem Grundgedanken einer verbindlichen Planungskoordination folgte auch das ÖGUT-Papier vom November 2003 „strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung - Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe - im Auftrag von: Wirtschaftskammer Österreich, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, MA 22 der Stadt Wien und Bundesministerium für land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft“ - <https://www.ogut.at/de/ueber-uns/arbeitsgruppen/strategische-umweltplanung.php> [07.09.2018]; dem Grundgedanken einer verbindlichen Planungskoordination bekräftigt auch das Sozialpartnerpapier „Investitionen in eine nachhaltige Zukunft - Chancen einer klimaverträglichen und nachhaltigen Energieversorgung, Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Umweltpolitik“ aus 2017 - www.sozialpartner.at/wp-content/uploads/2017/08/Sozialpartnerpapier-2017_Investitionen-in-eine-nachhaltige-Zukunft.pdf [07.09.2018].

⁹ Was den Flugverkehr betrifft, kann auf das Modell eines nach außen verbindlichen „Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)“ verwiesen werden, der die gesamte Schweizer Luftfahrt für die nächsten 15-20 Jahre im Blick hat - <https://www.bazl.admin.ch/sil> [07.09.2018]; dieser ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt in der Schweiz; er dient der Koordination mit den anderen Sachzielen des Bundes und der Raumplanung der Kantone und ist Teil des Sachplans Verkehr (SPV), der für die übergeordnete Koordination des Verkehrssystems der Schweiz sorgt; er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt für die Behörden verbindlich fest; der SIL besteht aus zwei Teilen: dem Konzeptteil und dem Objektteil; über Einzelprojekte, wie etwa neue Pisten, kann in diesem Rahmen schneller entschieden werden. Das Ob und das Wo einer Dritten Piste wären verbindlich für nachfolgende Genehmigungsverfahren dort drin geregelt; in Österreich gibt es so etwas nicht.

richt herauslesen, der die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes 2011 bis 2015 zerpfückt¹⁰: Selbst dort, wo Fachbeurteilungen im Rahmen von strategischen UVPs negativ waren, sind am Ende immer die von den „Initiatoren“ (z.B. Bundesländern) favorisierten Varianten weiterverfolgt worden, was die Projekte unnötig (groß und) teuer gemacht und der Umwelt geschadet hat. Paradebeispiel ist die von einem Landeshauptmann gewünschte Autobahn, die er nicht mit Landesmitteln finanzieren wollte. Dies legt auch nahe, dass die Bundesländer ebenfalls nicht unbedingt großes Interesse an mehr Verbindlichkeit in der Planung haben dürften.

Der Tunnelblick – eine Wahrnehmungsstörung?

Spätestens hier sollte klar sein, dass der oben beschriebene Tunnelblick nicht eine zufällige Wahrnehmungsstörung ist, die leicht behebbar wäre. Die mangelnde Weit- und Umsicht ist

interessensgeleitet. Sie entspringt Eigeninteressen, die eben mit dem „öffentlichen Interesse“ manchmal nicht kompatibel sind. So werden Spielräume für Klientelpolitik offen gehalten und auch föderale Interessen bedient: Denn so kommt man nicht in Konflikt mit der föderalen Realverfassung in Österreich, in der Landeshauptleute z.B. weit mehr können, als ihnen die Bundesverfassung an Kompetenzen zugesteht. Der Tunnelblick, der tunlichst jede Debatte über die Infrastrukturgesetze und die föderale Planungswirklichkeit vermeidet, ist also systembewahrend. Man sollte sich dann aber auch nicht wundern, wenn in manchen Genehmigungsverfahren, bei denen die Öffentlichkeit zum erstem Mal in verbindlicher Weise mit Projekte konfrontiert wird, der Wind umso heftiger weht. Nur bezehrte gesetzgeberische Weichenstellungen können hier eine Korrektur einleiten. Oder eine mutige Bundesregierung, die Neues wagt.

¹⁰ RH zur Verkehrsplanung des Bundes – <https://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/verkehrsinfrastruktur-des-bundes-strategien-planung-finanzierung-1.htm> [07.09.2018] enthält ein harsche Kritik an der Planungskultur; Rechnungshof zerpfückt Verkehrsplanung 2011–2015 – Wünsche von „Initiatoren“ machten Projekte unnötig teurer und schaden der Umwelt – <https://derstandard.at/2000082055079/Rechnungshof-zerpfueckt-Verkehrsplanung-2011-2015> [07.09.2018].

WIRTSCHAFTSPOLITIK – STANDPUNKTE

Meinung, Position, Überzeugung. Der digitale Newsletter der Abteilung Wirtschaftspolitik in der Wiener Arbeiterkammer behandelt Aspekte der Standortpolitik, des Wirtschaftsrechts, der Regulierung diverser Branchen und allgemeine wirtschaftspolitische Fragestellungen aus der Perspektive von ArbeitnehmerInnen.



Kostenlose Bestellung und alle Ausgaben unter:
wien.arbeiterkammer.at/wp-standpunkte

Wirtschaftspolitik-Standpunkte erscheint 4-mal jährlich und wird per E-Mail versendet.