



Bundesministerium für  
Digitalisierung und Wirtschaftsstandort  
Abteilung Pers/6  
Allgemeine Rechtsangelegenheiten  
und Legistik  
Stubenring 1  
1011 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
wien.arbeiterkammer.at  
DVR 0063673  
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
BMDW- 15.875/0035- Pers/6/2018	UV/GSt/HO/SP	Werner Hochreiter	DW 12624	DW 12105	13.04.2018

Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung geändert wird.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung zur Stellungnahme. Das Vorhaben wird in dieser Form dezidiert abgelehnt.

### **Grundsätzliches**

Der Gesetzesentwurf will offensichtlich den in der Verfassung verankerten Staatszielen im Bereich von Nachhaltigkeit und Umweltschutz als weiteres Staatsziel den „wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort“ hinzufügen, um so zu verhindern, dass wirtschaftliche Interessen, wie zB die Umsetzung großer Infrastrukturvorhaben, gegenüber umweltpolitischen Zielen ins Hintertreffen geraten (vgl insbesondere das Verfahren über die Dritte Piste des Wiener Flughafens).

Während der Entwurf hier versucht, eine vermeintliche Schiefelage zwischen Umweltschutzes und Wirtschaftsinteressen zu korrigieren, schafft er in Wirklichkeit eine viel gefährlichere Schiefelage zwischen den sozialen Interessen der Bevölkerung und Interessen der Wirtschaft: Schon jetzt enthält die österreichische Verfassung – anders als die meisten europäischen Verfassungen – keine sozialen Grundrechte (zB auf faire Entlohnung und Arbeitsbedingungen sowie auf soziale Absicherung bei Krankheit, Arbeitslosigkeit und Alter), enthält aber durchaus wirtschaftliche Grundrechte (auf Erwerbsfreiheit und Eigentumsfreiheit). Würden die letztgenannten wirtschaftlichen Grundrechte nun um eine Staatszielbestimmung zur Wettbewerbsfähigkeit erweitert, würde das Ungleichgewicht in der österreichischen

Bundesverfassung zwischen den Interessen der (meist unselbständig beschäftigten) Menschen an sozialem Schutz einerseits und der Wirtschaft andererseits noch weiter verschärft. Das könnte etwa dazu führen, dass ein Höchstgericht bei der Bewertung, ob ein Gesetz ArbeitnehmerInnen unsachlich benachteiligt und damit verfassungswidrig ist, unter verfassungsgesetzlichen Druck gerät, zu Lasten der Arbeitnehmerseite zu entscheiden, weil Wirtschaftsinteressen ausdrücklich in der Verfassung verankert sind und Arbeitnehmerrechte und soziale Rechte eben nicht.

Nicht ohne Grund sind die komplexen Fragen einer Balance zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Interessen in der Bundesverfassung jahrelang in höchstrangigen verfassungspolitischen Gremien behandelt worden (zuletzt im Österreich-Konvent 2003 bis 2005), damit das feine Gefüge des Interessenausgleichs in der österreichischen Bundesverfassung und damit zwischen den gesellschaftlichen Gruppen in Österreich nicht beschädigt wird. Eine zu dieser Sorgfalt in scharfem Kontrast stehende Anlassgesetzgebung kann ungeahnten verfassungspolitischen und verfassungsjuristischen Schaden bewirken.

Zudem wirft der Vorschlag die Frage auf, in welchem Verhältnis er zu Österreichs Bekenntnis zur Nachhaltigkeit steht. Offenkundig in Widerspruch steht er zu den UN-Sustainable-Development-Goals aus 2015, zu denen sich Österreich bekannt hat.

Für das Anliegen, wichtige Infrastrukturprojekte nicht unberechtigt durch umweltrechtliche Verfahren zu blockieren, bieten sich zuverlässigere Wege ohne die beschriebenen Kollateralschäden an. Auch die BAK sieht überlange Verfahrensdauern als problematisch an. Vor allem müssen in den jeweiligen Materiengesetzen (zB dem Luftfahrtgesetz im Beispiel der Dritten Piste) den Behörden und Gerichten klarere Rahmenbedingungen für deren Entscheidungen geboten werden.

### **Ein Bruchstück des Österreich-Konvents 2003 bis 2005**

Eine Analyse zeigt, dass der **vorliegende Vorschlag** nur eine **verfremdete Kurzversion** des im Österreich-Konvent **vom Vertreter der Industriellenvereinigung eingebrachten Vorschlages für ein „wirtschaftliches Staatsziel“** (S 28, Teil 3 bzw S 116, Teil 4A) ist. Dieser hatte ursprünglich noch die „materiellen Voraussetzungen des Staates“ und den „Wohlstand der BürgerInnen“ – also das Gemeinwohl – zum Ziel:

„Zur Sicherung der materiellen Voraussetzungen des Staates und des Wohlstands seiner Bürgerinnen und Bürger gewährleistet der Staat die Rahmenbedingungen einer funktionierenden Marktwirtschaft, ein ausgewogenes Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft innerhalb und außerhalb des Binnenmarktes der Europäischen Union.“

Da man sich damals gerade nicht auf eine ausgewogene Mischung aus diesem Vorschlag und Vorschlägen zu den Themen „Daseinsvorsorge“, „Soziale Sicherheit“ und „Arbeit“ einigen konnte, wäre es umso unverständlicher, wenn nun einzig der wirtschaftliche Aspekt – noch dazu in einer verschärften Version ohne die Verweise auf das Gemeinwohl – in die Verfassung

eingeführt wird! Damals hat es weitgehend und quer durch alle Parteien und Sozialpartner Einvernehmen darüber gegeben, dass Staatsziele wohl ausbalanciert zu sein haben. Dem vorliegenden Vorschlag fehlt es daran völlig.

### **Was bedeutet der Vorschlag für Österreichs Bekenntnis zur Nachhaltigkeit?**

Was die vorgeschlagenen Textänderungen betrifft, so werfen sie weiters die Frage auf, in welchem **Verhältnis** sie zu **§ 1 des BVG-Nachhaltigkeit** und dem dort bekundeten Bekenntnis zur Nachhaltigkeit stehen.

Im Rückblick zeigt sich ohnedies, wie schwer sich Österreich mit dem Begriff der Nachhaltigkeit getan hat und tut. Spätestens seit der **UN-Konferenz 1992 in Rio de Janeiro** gilt die Nachhaltigkeit als das im globalen Maßstab gemeinsame Ziel über alle Kontinente und Anschauungen hinweg: Nachhaltige Entwicklung ist da ein neues, an Langfristigkeit orientiertes **Leitbild der Umwelt-, Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Sozialpolitik**, das weit über Regierungsperioden und Landesgrenzen hinausweist. Intakte Umwelt, wirtschaftliche Prosperität und sozialer Zusammenhalt sollen gemeinsame Ziele der globalen, nationalen und lokalen Politik sein, damit die Lebensqualität für alle Menschen langfristig gesichert ist. Sie will auch als Antwort auf die Herausforderung verstanden werden, gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Prozesse verantwortungsbewusst zu steuern, was erfordert, Zielkonflikte zu analysieren und Optionen zu deren Bewältigung zu entwickeln.

1999 wurde die Nachhaltigkeit schon **im Vertrag von Amsterdam als Ziel der Europäischen Union** verankert. Aus 2001 stammt die erste **Nachhaltigkeitsstrategie der EU**.

Die erste österreichische **Nachhaltigkeitsstrategie** stammt aus 2002. Im **Österreich-Konvent** kommt der Begriff dennoch nur am Rande bzw sinnenstellt als Aspekt im Rahmen des Stabilitätspaktes vor.

Erst 2013 – also fast 10 Jahre später – findet die Nachhaltigkeit im Wege eines Initiativantrages (2316/A) Eingang in die österreichische Bundesverfassung. Das BVG-Nachhaltigkeit ersetzt das „Bundesverfassungsgesetz über den umfassenden Umweltschutz“ aus 1984. Wenn die EB (2383 dB 24. Gesetzgebungsperiode) von damals festhalten, dass der „Begriff der Nachhaltigkeit im Sinne des anerkannten **„Drei-Säulen-Modell“ mit den Elementen Ökonomie, Ökologie und Soziales** zu verstehen“ sei, **so stellt sich nun die Frage, wie das nun neu verstanden sein soll, wenn dem noch ein „wirtschaftliches Staatsziel“ zusätzlich an die Seite gestellt wird. Soll die Nachhaltigkeit insgesamt und sollen die ökologische und die soziale Säule der Nachhaltigkeit damit wieder abgeschwächt werden? Soll die ökonomische Säule in eine umgedeutet werden, die Partikularinteressen dient?** Die EB zum Vorschlag geben darauf keine Antwort und übergehen die offenkundigen Zielkonflikte, die sich da auftun.

Angemerkt sei, dass der 2012 gestartete Versuch, die veraltete Nachhaltigkeitsstrategie zu überarbeiten, in der 2013 abgelaufenen 24. Regierungsperiode nicht mehr realisiert werden

konnte und auch später im Dissens stecken geblieben ist.<sup>1</sup> **Österreich verfügt also derzeit über keine aktuelle Nachhaltigkeitsstrategie.**

Gleichermaßen erhebt sich die **Frage, ob das in § 3 des BVG-Nachhaltigkeit enthaltene Bekenntnis zum umfassenden Umweltschutz wieder abgeschwächt** werden soll?

Selbige Fragen bestehen auch für die **UN-Sustainable-Development-Goals**, die den aktuellen Stand einer differenzierten globalen Zielformulierung darstellen. Alle 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen haben sich 2015 verpflichtet, auf die Umsetzung der Agenda 2030 mit ihren 17 nachhaltigen Entwicklungszielen auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene bis zum Jahr 2030 hinzuwirken. Die österreichische Bundesregierung hat mit Ministerratsbeschluss vom 12. Jänner 2016 alle Bundesministerien mit der kohärenten Umsetzung der „Agenda 2030“ beauftragt.<sup>2</sup> **Welche Bedeutung kommt da dem neuen Staatsziel nun zu? Sollen auch die UN-Sustainable-Development-Goals sanft unterlaufen werden?** Die EB verraten auch das nicht. Offenkundig ist aber das Spannungsverhältnis alleine schon zum „Ziel 8. Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern“. Raum für Partikularinteressen aus der Sicht von (großen) Unternehmen, so wie der Vorschlag gerne verstanden wird, lässt sich aus dem Zielbündel Nr 8 nicht herauslesen. Ganz im Gegenteil: Den „wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort“ – gemeint sind ja die **Eigeninteressen von (großen) Unternehmen** in diesem Feld – **als Ziel in den Mittelpunkt zu stellen, wäre solchem Denken unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten fremd.**

### **Kein Nutzen für die Anliegen aus dem Anlassfall heraus**

Vor allem aber ist kein Nutzen für die Anliegen ersichtlich, die letztes Jahr Anlass für die aufflammende Diskussion über ein Staatsziel „Wirtschaftsstandort“ waren. Alle Fragen, warum bestimmte Infrastrukturverfahren länger als erwartet dauern, sollten mit Sorgfalt erörtert werden. Das verdient Energie und Aufmerksamkeit. Aber woran es krankt, ist nicht wirklich klar. Auch dazu sagen die EB nichts.

**Auch die BAK sieht überlange Verfahrensdauern als problematisch an.** Die Zahlen zur Dauer von Umweltverträglichkeitsverfahren (UVP-Verfahren) im Jahr 2017 zeigen aber, dass Infrastrukturverfahren im Schnitt mit rund 547 Tagen ab Antrag bzw 335 Tagen ab Auflage nicht länger als alle UVP-Verfahren im Schnitt dauern.<sup>3</sup> Es scheint allerdings so zu sein, dass einzelne Verfahren wie etwa das Dritte-Piste-Verfahren hier „Ausreißer“ sind und deutlich länger dauern.

Bei genauerem Hinsehen auf dieses Verfahren entstehen aber mehr Fragen als Antworten. **Wie die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung zur Beschleunigung von Verfahren beitragen könnte, erschließt sich da überhaupt nicht:**

<sup>1</sup> <http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?article=52&issue=2012-03>

<sup>2</sup> <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030>

<sup>3</sup> <https://www.awblog.at/uvp-verfahren-nichts-geht-mehr-wohin-sollte-es-denn-gehen/?highlight=hochreiter>

In der Tat kann man als Auftakt zur Dritten Piste schon das Mediationsverfahren sehen, das der Flughafen 2000 begonnen hat. Mitte 2005 ist dann die **Mediationsvereinbarung** mit Gemeinden und Bürgerinitiativen abgeschlossen worden, was dann den Weg für das behördliche Verfahren zur Genehmigung der Dritten Piste freigemacht hat. Der Antrag dafür ist im März 2007 eingebracht worden ist. Zwar kam es schon im Mai 2008 erstmals zu einer öffentlichen Auflage. Doch es gab dann **fünf Projektänderungen** durch den Flughafen (3 mal 2008, 2009 und 2010), sodass es erst im Juli 2011 zur neuerlichen Auflage einschließlich des UVP-Gutachtens und erst im September 2011 zur mündlichen Verhandlung gekommen ist. Im Oktober 2011 wurde das Verfahren für geschlossen erklärt und schon im Juli 2012 ist der Bescheid ausgefertigt worden.

**Ab Auflage** hat es nur **zwölf Monate bis zur Entscheidung** gedauert, was bemerkenswert kurz ist. Schon diese Chronologie wirft die Frage auf, wem oder was die Verfahrensdauer überwiegend zuzurechnen ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Behörde und Flughafen ab 2007 mit dem Problem zu kämpfen hatten, dass zu den schon bisher ab etwa dem Jahr 2000 – EU-widrig ohne UVP – umgesetzten Flughafenausbauten (Skylink) eine **nachträgliche UVP** durchzuführen war, **damit die Republik Österreich einem Vertragsverletzungsverfahren** durch die Europäische Kommission **entgeht**.<sup>4</sup> Die Unterlagen zur nachträglichen UVP sind erst 2009 zur Auflage gekommen. Sinnvollerweise hätte das Dritte-Piste-Verfahren gar nicht vor Beendigung der nachträglichen UVP beendet werden können. **Zu einem förmlichen Ende ist die nachträgliche UVP aber offenbar nie gekommen**.<sup>5</sup> Denn mit Entschließung<sup>6</sup> rügt das Europäische Parlament im März 2013 die Europäische Kommission, dass sie das Vertragsverletzungsverfahren nicht mehr weitergeführt habe, obwohl das Verfahren zum ex-post UV-Bericht mangelhaft war.

Die Beschwerden gegen die Genehmigung aus 2012 gingen zuerst an den **Umweltsenat**. Mit 1.1.2014 ist das **BVwG** zuständig geworden und hat im Jänner 2015 eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Die abweisende Entscheidung des BVwG am 2.2.2017 wurde vom **VfGH** mit Entscheidung vom 29.6.2017 behoben. Nun liegt per 23.3.2018 die Genehmigung durch das BVwG vor.

Anhaltspunkte für offenkundige Säumnis durch die Behörde oder später die Gerichte sind also nicht ersichtlich. Die Mediation musste der Flughafen übrigens in Angriff nehmen, weil das Projekt anhand des damals geltenden UVP-G nicht genehmigbar gewesen wäre. Kaum ein anderes Projekt in Österreich ist dann so unmittelbar Anlass zu **punktuellen Gesetzgebungsakten** (ua UVP-G Novelle 2006, 2009 und 2012) geworden. Dennoch wurde nie Anlass zu einer gründlichen Überarbeitung der Genehmigungsbestimmungen im Luftfahrtgesetz (LFG) gesehen, obwohl schon der Ausschussbericht zum UVP-G 1993 das

<sup>4</sup> Aufforderungsschreiben vom 21.3.2017 unter der ZI 2006/4959

<sup>5</sup> Die Kommission gibt den 26.1.2012 als „Abschluss des Falls“ an – siehe [http://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement\\_decisions/index.cfm](http://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/index.cfm)

<sup>6</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12.03.2013 zum Sonderbericht des Europäischen Bürgerbeauftragten (ABI C36 vom 29.01.2016, S 2 ff) – <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2013-0062&language=DE>

„sanft nahegelegt“ hat.<sup>7</sup> Die Gesetzesbestimmung, die zur abweisenden Entscheidung des BVwG geführt hat, stammt unverändert aus dem Jahre 1957 (= Stammfassung des LFG) und zeichnet sich durch ein Höchstmaß an Unbestimmtheit aus.<sup>8</sup>

Übrigens: Hätte es anlässlich der Entscheidung des BVwG schon die **vorgeschlagene Verfassungsbestimmung** gegeben, so **hätte sie nicht zu mehr Vorhersehbarkeit der Entscheidung geführt**. Der springende Punkt im Urteil des BVwG war ja die Gewichtung der jeweiligen öffentlichen Interessen. Dazu hilft sie wiederum nicht weiter. Gerichte werden übrigens immer eher geneigt sein, Interessen höher zu bewerten, die sie mit Leben und Gesundheit assoziieren, als solche, die wirtschaftlicher Natur sind.

Und: Die oft und mit Vehemenz vorgetragene **Forderung zu Entbürokratisierung und Deregulierung, vor allem des UVP-G**, bestätigt ein Blick auf die Chronologie des Dritte-Piste-Verfahrens auch nicht. Ganz im Gegenteil entsteht der **Eindruck, als habe das Ausbauanliegen immer an einem unzureichenden, weil „nachhinkenden“ regulatorischen Rahmen gelitten**, wobei zwar manchmal meist anlassgesetzgebungsartig Korrekturen gemacht worden sind, was insgesamt aber zu wenig gewesen sein könnte.

Man denke nur etwa an die aus der Sicht der Lärminderung höchst relevante Frage der Festlegung der Pistenverteilung und der An- und Abflugverfahren, die das LFG gleichsam wie eine Privatangelegenheit der Mediationsparteien behandelt.<sup>9</sup>

### **Große Infrastrukturprojekte brauchen klarere Gesetze und Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern**

Wenn man etwas für zügigere Verfahren und mehr Vorhersehbarkeit von Entscheidungen tun will, dann sollte man eher über eine **Bündelung der relevanten Kompetenzen beim Bund** reden und für eine **verbindliche Planungskoordination zwischen der Landesraumordnung und der Bundes-Infrastrukturplanung** sorgen. Vor allem braucht es **klarere Bestimmungen in den Materiengesetzen** wie zB im LFG. Wenn sie die Schutzgüter und Schutzmaßstäbe klarlegen, dann ermöglicht das eine zügigere Projektvorbereitung und vorhersehbarere Entscheide. Wo sich intensive Eingriffe in Nachbarrechte nicht vermeiden lassen wie zB im Verkehrslärmschutz braucht es noch mehr Klarheit als dort, wo schon die Einhaltung von strengen Emissionsstandards Belästigung ausschließt.

Gesetzgeberische Klarstellungen braucht es auch hinsichtlich der **völker- und EU-rechtlich geforderten Beteiligung von Umwelt-NGOs an Verfahren**. Das sollte man nicht länger hinauszögern. Denn die Beteiligung der Zivilgesellschaft an Großprojekten gehört zur Demokratie dazu. Für den Wirtschaftsstandort Österreich ist die Frage der Beteiligung von

<sup>7</sup> 1179 der Beilagen XVIII. GP – Ausschussbericht NR: „Die Regelung der Parteistellung in § 19 Abs 1 ist insbesondere für jene Materien relevant, bei denen die Verwaltungsvorschriften bislang kaum Parteistellungen vorsahen, wie zB das Luftfahrtgesetz oder das Eisenbahngesetz.“ – [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/I/I\\_01179/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/I/I_01179/index.shtml)

<sup>8</sup> Vgl dazu nur Merli, Ein seltsamer Fall von Willkür: Die VfGH-Entscheidung zur Dritten Piste des Flughafens Wien, wbl 2017 (12) 682, 686

<sup>9</sup> BAK-Stellungnahme vom 25.1.2010 – [https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Besser\\_Schutz\\_vor\\_Fluglaerm.html](https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Besser_Schutz_vor_Fluglaerm.html); in Deutschland hat das 15. LuftVGÄndG vom 28.06.2016 BGBl I S 1548 (Nr 32) in § 8 Luftverkehrsgesetz ein Koordinationsmodell – gemeint ist die Koordination zwischen Umwelt- und Luftfahrtbehörden – eingeführt, dass dem Urteil des dt BVerwG vom 31.7.2012 4 A 5000 10 folgt und dem gegen Deutschland unter Zl 4000/2013 (Flugroutenänderung ohne UVP) vom 30.5.2013 laufenden Vertragsverletzungsverfahren Rechnung tragen will – siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung/Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes Bundesrat Drucksache 439/15 vom 25.09.15

anerkannten Umwelt-NGOs an umweltrechtlichen Genehmigungsverfahren aber eher unbedeutend. Lediglich in zwei UVP-Verfahren pro Jahr legen sie in Österreich Rechtsmittel gegen Genehmigungen ein. Im Rahmen von UVP-Feststellungsverfahren liegt ihr Anteil der Verfahren bei gerade einmal 1,5 Prozent. Die Untätigkeit des Gesetzgebers betrifft aber viele Projekte.

### **Wenn es eine Schiefelage in der Verfassung gibt, dann besteht sie zulasten von Arbeit und Soziales**

Eine kürzlich fertiggestellte **Analyse des WIFO** hat festgestellt, dass Österreich – aus einem volkswirtschaftlichen Blickwinkel betrachtet – eine hohe Wettbewerbsfähigkeit aufweist (S 2)<sup>10</sup>:

„Die Arbeit zeigt, dass die Standortqualität von Österreich im Zeitalter nachhaltigen Wirtschaftens und der "Beyond GDP"-Ziele der EU-Kommission nicht nur im Zusammenhang mit ökonomischen, sondern verstärkt auch mit sozialen und ökologischen Indikatoren gestaltet ist. Bei der Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Outcomes liegt Österreich im europäischen Spitzenfeld. Determinanten dafür sind hohe Sozialstandards mit effizienter Mittelverwendung, kaufkraftstärkende Umverteilungsmaßnahmen der öffentlichen Hand und investive sozialstaatliche Maßnahmen. Es zeigt sich, dass eine Verstärkung investiver Ausgaben die Standortqualität von Österreich verbessern kann.“

Aus der Sicht der BAK gibt es keinen unmittelbaren Bedarf für ein Staatsziel „Wirtschaftswachstum“ oder „Wirtschaftsstandort“ in der Verfassung, und ein **einseitiger Wettbewerbsbegriff, der nur das Wohl der Unternehmen, nicht aber das der Beschäftigten im Blick hat, würde eine für die BAK nicht akzeptable Schiefelage in der Verfassung herstellen.**

Aus dem betriebswirtschaftlichen Blickwinkel der Industrie betrachtet – die den Begriff gerne verwendet – bedeutet „Wettbewerbsfähigkeit“ oft, billiger als die Konkurrenz anbieten zu können. Da geht es dann um niedrigere Löhne, geringere Sozial- und Umweltstandards und schlechtere Schutzbestimmungen für ArbeitnehmerInnen. Auch so lassen sich – zumindest kurzfristig – gute betriebswirtschaftliche Ergebnisse erzielen.

**Würde so ein einseitiger Wettbewerbsbegriff in der Verfassung festgeschrieben, würde das nur die ohnehin bestehende Schiefelage bei den garantierten Grundrechten verschärfen.** Während wirtschaftliche Grundrechte wie jenes auf Erwerbsfreiheit oder auf Unverletzlichkeit des Eigentums von der Bundesverfassung geschützt werden, **fehlen soziale Grundrechte in Österreich weitgehend.** Der Österreich-Konvent hat hier keinen Fortschritt gebracht. In den Verfassungen anderer Staaten stehen etwa Grundrechte auf faire Entlohnung und Arbeitsbedingungen oder auf soziale Absicherung bei Krankheit, Arbeitslosigkeit und im Alter. Österreich und Großbritannien gehören – soweit ersichtlich – zu den letzten mitteleuropäischen Staaten, wo es Derartiges nicht gibt.

<sup>10</sup> vgl. Mayrhuber C., et al (2018), Sozialstaat und Standortqualität, WIFO, Wien – [https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Sozialstaat\\_und\\_Standortqualitaet.pdf](https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Sozialstaat_und_Standortqualitaet.pdf)

Im Lichte einer solch einseitigen Verfassungsbestimmung könnte **sozialer Fortschritt** – in welcher Ausprägung auch immer: zB Höhe der Sozialquote, Erhöhung von Sozialinvestitionen, bessere Arbeitsbedingungen, altersgerechte Arbeitsplätze, Arbeitsmarktinklusio- nen, bessere Arbeitsbedingungen, altersgerechte Arbeitsplätze, Arbeitsmarktinklusio- nen von be- nachteiligten Gruppen, Arbeitszeit-Verkürzung uvm – leicht **als „schädlich“ für die Wettbe- werbsfähigkeit** bezeichnet werden.

Eine konkrete Folge könnte zB sein: Ein **Höchstgericht muss bewerten, ob ein Gesetz ArbeitnehmerInnen unsachlich benachteiligt** und damit verfassungswidrig ist. Dabei wägt es Grundrechte der Unternehmen und der Beschäftigten gegeneinander ab. Stehen nur die einen in der Bundesverfassung, die anderen aber nicht, ist abzusehen, auf welcher Seite sich die Waage eher senken wird.

**Sollte am Vorhaben eines „wirtschaftlichen Staatszieles“ festgehalten werden, so ver- langt die BAK daher dringend, ein solches nur im Zusammenhang sozialer Grundrechte einzuführen und einem verfassungspolitischen Vorhaben von solcher Tragweite eine entsprechend breite Diskussion und Sorgfalt zu widmen.**

Rudi Kaske  
Präsident  
FdRdA

Christoph Klein  
Direktor  
FdRdA