

# Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für  
Umweltpolitik und  
Nachhaltigkeit  
[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

Euro 1,80



Foto: Andrea Sawyer

## Gemeinsame Kämpfe

**Um zu einer ökologischeren und sozialeren Arbeitswelt zu gelangen, müssen Umbaukonflikte ausgefochten werden, deshalb kämpfen Arbeiter:innen und Klimabewegung immer öfter gemeinsam für eine lebenswerte Zukunft.**

GNK Werk in Florenz – Das Labor einer sozial-ökologischen Fabrik **SEITE 22**

Reparaturbonus – Potenzial für ein europäisches Erfolgsmodell? **SEITE 24**

Neue Gentechnik – Ein Patent gegen die Klimakrise? **SEITE 26**

Diesel-Skandal – Der Betrug hat sich ausgezahlt **SEITE 30**



[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

## Das Wumometer



### NEBELSCHWADEN Licht am Ende des Tunnels

Aufziehender Verkehr im Koralmtunnel. Nach 15 Jahren Bauzeit durchquerte erstmals ein Sonderzug den 33 km langen Tunnel, der das Herzstück der neuen Schienenverbindung zwi-

schen der Steiermark und Kärnten sein wird. Umfangreiche Versuchsfahrten und Tests werden in den nächsten Monaten im längsten Eisenbahntunnel Österreichs folgen. Wenn der Zeitplan

hält, kann der Regelbetrieb – sicher und komfortabel – 2025 aufgenommen werden. **GL**



### STURMBÖEN Alles fliegt davon?

Diesen Sommer überschlugen sich die Meldungen über die Rekordgewinne in der Luftfahrt. Man hatte den Eindruck, als säße ganz Österreich im Flugzeug! Doch was sagen die Daten? Die

Statistik Austria zählte schon im Jahr 2022 mehr Urlaubsreisen als vor der Pandemie. Österreichweit waren jedoch mehr Menschen mit der Bahn unterwegs (15,1% Zuwachs – ein „all-time

high“) als mit dem Flugzeug (14,2%). Auch für heuer erwarten die ÖBB im Fernverkehr einen neuen Fahrgastrekord. **HH**



### KLARE SICHT Treibhausgas-Rechner fürs Reisen

Die Uni Graz stellte einen bisher einzigartigen, kostenfreien Service vor: Mit dem neuen „CarbonTracer“ für Mobilität können private sowie dienstliche Reiserouten und Pendelstrecken

ganzheitlich dargestellt und die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach neuestem wissenschaftlichen Standard berechnet werden. Damit wird eine bessere und umweltfreundliche Planung von zurückzu-

legenden Strecken möglich. Fahrten können hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen miteinander verglichen werden, um das Bewusstsein für den Klimaschutz zu steigern. **KH**

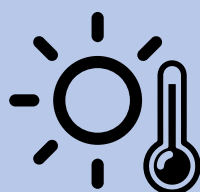


### GEWITTER Size matters, stupid!

Eine Studie der europäischen Umwelt NGO Transport & Environment (T&E) macht nachdenklich. Würden alle Fahrzeuge in Europa mit Batterie betrieben, bräuchten wir 295 Mal so viele Rohstoffe

im Jahr 2050 wie heute. Mit knappen Metallen und der Abhängigkeit von China wird das nicht lustig. Bevor die Autoindustrie uns in einen Konflikt mit China treibt, hat T&E einen Tipp parat: För-

dere den Bau kleiner Autos und das Rohstoffdilemma ist halbiert. Genial, nur folgen Europas Regierungen derzeit der Industrie und wollen Kleinpanzer-SUVs auf der Straße sehen. **FG**



### PRALLE SONNE Hitzefrei für Pferde, aber nicht für Menschen

Diesen Sommer hatten die Wiener Fiakerpferde an mehreren Nachmittagen hitzefrei. Das ist gut so und gesetzlich festgeschrieben. Bei Bauarbeiter:innen gibt es diesen Rechtsanspruch

nicht. Dort sieht die geltende Regelung vor, dass ab 32,5 Grad die Arbeiten eingestellt werden können. Die Entgeltfortzahlung von 60 Prozent wird dem Arbeitgeber vollständig refundiert. Trotzdem

bekommt nur jeder vierte Mensch im Baugewerbe hitzefrei. Ein Skandal. **HH**



# Inhalt

## Sozial-Ökologischer Umbau

Arbeiter:innen- und Klimabewegung stellen sich gemeinsam den Umbaukonflikten. Seite 10

## Wohlstandsverteilung

Wirtschaftliches Wachstum kann nicht mehr unangefochtenes Ziel der Wirtschaftspolitik sein. Seite 14

## Interview mit Olivia Janisch

Seite 17

## Automobilindustrie am Scheideweg

Ist der sozial-ökologische Umbau zu langsam, bedroht dies tausende Arbeitsplätze in Österreich. Seite 18

## GKN-Werk in Florenz

500 Arbeiter:innen nehmen die sozial-ökologische Umgestaltung selbst in die Hand. Seite 22

## Reparaturbonus ein Erfolgsmodell

Im letzten Jahr konnten, allein in Wien, 15.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Seite 24

## Mit Gen-Patenten gegen die Klimakrise?

Industrie und Wissenschaft setzen sich für vereinfachte Regelungen bei der Gentechnik ein. Seite 26

## Ein Betrug, der sich bezahlt gemacht hat

Acht Jahre nach Auffliegen des „Abgasschwindels“ zeigt eine Studie das Ausmaß in Österreich auf. Seite 30

## Rubriken

|                     |    |
|---------------------|----|
| Nachrichten         | 04 |
| Kommentar           | 07 |
| Aktuelles Interview | 09 |
| Kommunikation       | 32 |
| Kontroverse         | 34 |

### Impressum:

#### Medieninhaber und Herausgeber

Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20–22, 1040 Wien

**E-Mail** wirtschaft.umwelt@akwien.at **Telefon** 01/501 65

**Redaktion** Lukas Oberndorfer (Chefredakteur), Frank Jödicke (Koordinierender Redakteur, Chef vom Dienst), Doris Artner-Severin, Judith Fitz, Franz Greil, Thomas Hader, Werner Hochreiter, Heinz Högelsberger, Gregor Lahounik, Stefanie Pressinger, Astrid Schögl, Christoph Streissler, Iris Strutzmann

**Sekretariat** Krisztina Hubmann, Sabrina Pochop (DW 12404)

**Konzeption** Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at

**Layout & Infografik** Michael Haderer

**Druck** gugler GmbH, Auf der Schön 2, 3390 Melk/Donau

ISSN 1028-4664

Die in **Wirtschaft & Umwelt** veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder.



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens gugler\*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at



Höchster Standard für Ökoaktivität. Cradle to Cradle™ zertifizierte Druckprodukte innovated by gugler.



Bitte sammeln Sie Abfall für das Recycling. EU Ecolabel | AT/28/001

# Bündnisse für den Umbau

Eine ökologischere Gesellschaft muss auch eine sozialere sein.



Von Lukas Oberndorfer

Auf dem Cover dieser Ausgabe sind die Mitarbeiter:innen des GKN-Werkes in Florenz zu sehen. Der ehemalige Autozulieferbetrieb sollte geschlossen werden. Doch die Arbeiter:innen beschlossen die Fabrik gemeinsam weiterzubetreiben und wollen in Zukunft Photovoltaikanlagen und Lastenfahrräder produzieren. Um das durchzusetzen, gingen sie ein Bündnis mit Fridays for Future ein. Am Beispiel von GKN-Florenz lassen sich aktuelle Umbaukonflikte veranschaulichen: Wir wollen auch in Zukunft Mobilität, wissen aber, dass diese mit Verbrennungsmotoren und riesigen Elektro-SUVs nicht mehr zu erreichen ist. Wir möchten auch in Zukunft sichere und gute Beschäftigung und wissen, dass diese im Automobilsektor unter Druck gerät. Daher sollten wir unser industrielles Potential zum Erreichen der Mobilitätswende nutzen, um Schienen, Züge, und Elektrobusse zu produzieren. Wir werden als Gesellschaft beides zugleich ändern müssen, die Art wie wir leben und wie wir produzieren. Die zumindest punktuell zunehmenden gemeinsamen Kämpfe von Klima- und Arbeiter:innenbewegung, die sich nicht nur in Italien, sondern auch in Deutschland und Österreich abzeichnen, machen Mut und zeigen Wege auf, wie der soziale und ökologische Umbau gelingen kann. Dieser Frage widmen wir unseren aktuellen Schwerpunkt.

Diese Ausgabe ist meine erste als Chefredakteur. Ich übernehme die Aufgabe von Sylvia Leodolter, der ich für ihre Arbeit herzlich danken möchte. Wir hoffen den Leser:innen auch in Zukunft aktuelle Fragen der Wirtschaft und Umwelt spannend und informativ näherbringen zu können.

**Lukas Oberndorfer**

Chefredakteur der „Wirtschaft und Umwelt“ und Leiter der Abteilung Umwelt und Verkehr in der AK Wien



Foto: marinus river/unsplash

## Maritime Schifffahrt

**Nachhaltige Kraftstoffe** Am 25. Juli 2023 hat die EU einen weiteren Meilenstein für Klimaneutralität im Jahr 2050 beschlossen. Vereinfacht muss demnach jedes Schiff mit über 5000 Bruttoregistertonnen, das einen Hafen in der EU anläuft oder verlässt, eine Mindestmenge an kohlenstoffarmen Treibstoffen oder aus erneuerbaren Quellen tanken. Diese beginnt ab dem Jahr 2025 mit zwei Prozent und erhöht sich stufenweise bis 2050 auf 80 Prozent. Für Schiffe vor Anker in der EU gilt darüber hinaus eine Verwendungspflicht von Landstrom in Häfen zum Antrieb von Hilfsmotoren.

Damit steht der Green Deal für den Ausstieg aus fossilen Treibstoffen in der maritimen Schifffahrt. Auf den Schiffsverkehr von oder nach Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum entfallen rund elf Prozent aller verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen beziehungsweise drei bis vier Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU. **FG**

# Lkw Maut als Klimaabgabe

**Durchbruch in Deutschland** Die Bundesregierung führt ab 1. Dezember 2023 einen Klimazuschlag bei der Lkw-Maut auf Autobahnen und Fernstraßen ein. Demnach entrichten Fahrzeuge über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ab 1. Dezember 2023 einen Zuschlag, der 200 Euro für die Tonne CO<sub>2</sub> vorsieht. Konkret heißt das: schwere Lkw bezahlen zu den bestehenden 19 Cent noch zusätzlich 16 Cent für den gefahrenen Kilometer. Ab 1. Juli 2024 werden darüber hinaus erstmals auch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht fahrleistungsabhängig bemaутet.

Grund für diesen Schritt sind die Umsetzung der neuen EU-Wegekosten-Richtlinie und die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. Die neuen Mauttarife sollen die Anschaffung von Null-Emissionsfahrzeugen begünstigen. Bis diese dann tatsächlich auf der Autobahn zum Einsatz kommen, fließen die zusätzlichen Einnahmen vorrangig in den Ausbau der klimafreundlichen Schieneninfrastruktur. Die Mehreinnahmen werden für das Jahr 2024 mit sieben Milliarden Euro veranschlagt. **FG**



**Die Superreichen horten ihr Vermögen, zahlen kaum Steuern und werden immer reicher. Wir können die Klimakrise nur bekämpfen, wenn wir diese Superreichen zur Kasse bitten!"**

**AK Präsidentin  
Renate Anderl**



**Für AK Präsidentin Anderl geht Klimagerechtigkeit nur mit sozialer Gerechtigkeit – für die Vielen, mit den Vielen.**

Foto: Sebastian Philipp, BAK

## Gesunde Umgebungsluft aus Europa

**EU-Grenzwerte** Die EU-Vorschriften für Luftqualität sind in die Jahre gekommen, ein Richtlinienvorschlag sieht daher vor, Grenzwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe ab 2030 stärker an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) anzugleichen. Die WHO stützt sich auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung. Für einige Schadstoffe sind die empfohlenen Höchstwerte deutlich niedriger als die derzeit geltenden EU-Grenzwerte, beispielsweise Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ): von 40 auf maximal 10 Mikrogramm/ $\text{m}^3$ /Jahr; und Feinstaub ( $\text{PM}_{2,5}$ ): von 10 auf maximal 5 Mikrogramm/ $\text{m}^3$ /Jahr.

Während die Kommission sich den WHO-Empfehlungen nur auf halbem Wege nähert und der Europäische Rat auf der Bremse steht, gibt der EP-Umweltausschuss Vollgas. Am 5. Juli 2023 folgte der Ausschuss mehrheitlich dem Berichterstatter Javi López, wonach die WHO-Empfehlungen ab 2030 verbindliches EU-Recht sein sollen. **FG**



Foto: Nicolas Mahler

## Bis 6 km Straßenbahn und U-Bahn gleichauf

**Nahverkehr** Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt, neben subjektiven Kriterien (Fahrkomfort), der Verfügbarkeit und dem Preis, auch anhand der Gesamtreisedauer. Eine Untersuchung aus München legt nun dar, dass bis zu einer Gesamtwegedistanz von 6 km, die vermeintlich langsame Straßenbahn der U-Bahn überlegen ist. Die höhere Streckengeschwindigkeit der U-Bahn wird durch längere Fußwege zu den Haltestellen aufgehoben. Ganz wesentlich zur Erhöhung der Reisedauer trägt

auch die Höhenüberwindung zwischen Oberfläche und Unterwelt dar. Wenig überraschend daher, dass viele Neubauprojekte in mittleren Agglomerationen ganz auf die Straßenbahn setzen. In vielen Fällen ist sie effizienter und in jedem Fall günstiger. Durch das Fahren im Straßenraum bietet die Straßenbahn zudem die Möglichkeit, wichtige städtebauliche Akzente (Begrünung, Verkehrsberuhigung) zu setzen. Das unterstützt Änderungen im Mobilitätsverhalten. **GL**



Foto: Frank Jüdcke







**Positionspapier**  
Download:

[https://www.akeuropa.eu/sites/default/files/2023-07/PP\\_Right-toRepair\\_DE\\_0.pdf](https://www.akeuropa.eu/sites/default/files/2023-07/PP_Right-toRepair_DE_0.pdf)



**Der Vorstoß der Kommission, ein „Recht auf Reparatur“ zu schaffen, wird grundsätzlich begrüßt. Aus Sicht der AK fehlen jedoch noch wesentliche Eckpfeiler, die in der Richtlinie nicht bzw. nur zum Teil adressiert werden.**

## Recht auf Reparatur

**Grüner Deal** Im Zuge des neuen Aktionsplans für die Kreislaufwirtschaft hat die EU-Kommission im März 2023 eine Richtlinie vorgeschlagen, um das Recht und die Optionen von Verbraucher:innen im Hinblick auf kostengünstige und einfache Reparaturen zu stärken. Obwohl der Vorstoß grundsätzlich begrüßt wird, fehlen im Vorschlag der Kommission einige entscheidende Aspekte, um von einem echten Recht auf Reparatur für Konsument:innen zu sprechen.

Zu den größten Hürden für Reparaturen zählen hohe Kosten (der Reparatur selbst, aber auch der Ersatzteile), mangelnde Reparierbarkeit, mangelnde Verfügbarkeit eines Ersatzgerätes während der Reparatur und die Unsicherheit, wie lange das Gerät danach noch hält und ob sich daher der Aufwand rechnet. Nicht zuletzt diese Aspekte wären aus Sicht der AK stärker zu berücksichtigen. **NT**

## Kommentar Recht und Ordnung



von Frank Jödicke

Im „Sommer der Katastrophen“ wechselten Hitze und Feuer mit Starkregen und Überschwemmung. Der Schrecken ist nicht nur in den Medien. Ein Blick in einen österreichischen Garten genügt. Der kleine Obstbaum, der im Frühsommer keine Früchte trug, verliert bereits Mitte August seine Blätter.

Im Grunde sind alle Elemente zur erfolgreichen Krisenbekämpfung vorhanden. Im Großen, wie im Kleinen. Die Menschheit wählte sich einmal bereits am Abgrund. Im Jahr 1945 gaben sich die neugegründeten Vereinten Nationen eine Charta. In ihr steht, was zu tun ist:

Die vereinbarten Normen wurden in die Rechtsordnung der Länder aufgenommen und somit gibt es Gesetze

**Der Schutz von Mensch und Natur ist rechtlich festgeschrieben. Warum wird er nicht angewendet?**

an die sich alle zu halten haben. Faktisch werden diese aber von mächtigen Nationen nur dann angeführt, wenn sie ihnen nützen. Niemals wendet man sie gegen sich selbst.

Dasselbe passiert in Österreich beim Klimaschutz. Es gibt Gesetze, die Mensch und Natur schützen. Angewendet werden sie nur zögerlich. Hier könnte die Politik sich für Recht und Ordnung stark machen und beispielsweise Bauarbeiter:innen in der Sommerluthitze freistellen. Die Industrie wären zum Handeln gezwungen. Stattdessen überlegt die niederösterreichische Landeshauptfrau wie sie per Gesetzesverschärfung Klimaaktivist:innen einsperren kann.

**Frank Jödicke** ist Autor und Journalist. Beginnend mit dieser Ausgabe fungiert er als koordinierender Redakteur der Wirtschaft & Umwelt.







**Vor 30 Jahren** Grünraum in Wien. Die aktuelle Grün- und Freiraumpolitik in Wien stellt sich als unbefriedigend dar. Die Flächenwidmung ist eher eine reaktive als eine aktiv gestalterische Komponente der Stadtplanung. [...] Um das Ziel einer effektiven Grün-Freiraumpolitik verwirklichen zu können, bedarf es einer grundsätzlichen Umorientierung am Sektor der städtischen Bodenpolitik. [...] Es sind geeignete organisatorische, personelle und finanzielle Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Zielvorstellungen übergeordneter Planungsinstrumentarien (STEP u.a.) auch für den Sektor Grünplanung umsetzen zu können.



**Vor 15 Jahren** Visionen. Der Verkehr, das war für viele ausschließlich der Autoverkehr – und für viele gilt das noch heute. Doch die Vision der unbegrenzten Auto-Mobilität stößt an ihre Grenzen. Immer schneller geht die Fahrt in den mobilen Stau. Langsam dämmert, dass die Mobilität mehr als Autofahren ist. Es geht um den öffentlichen Raum und seine gemeinschaftliche Nutzung. [...] Künftige Mobilität beinhaltet mehr als nur den Verkehr und verlangt eine ökonomische, ökologische und soziale Herangehensweise.

## Klimaklagen vor dem VfGH

**Recht** Im Juni wies der österreichische Verfassungsgerichtshof erneut mehrere Klimaklagen aus formalen Gründen zurück. In einer dieser Klagen forderten mehrere Kinder und Jugendliche die Aufhebung von Teilen des Klimaschutzgesetzes. Die darin festgelegten Maßnahmen seien völlig unzureichend und würden die Kinder nicht vor der Klimakrise schützen. Daher verletze sie das Gesetz in ihren durch die Verfassung gewährleisteten Kinderrechten. Inhaltlich setzte sich der Gerichtshof mit diesen Argumenten nicht auseinander, da er die Klage für nicht zulässig erachtete. Dies gilt auch für zwei weitere aktuelle Klimaklagen.

Einmal mehr zeigen diese Entscheidungen das gravierende Rechtsschutzdefizit auf, das im Zusammenhang mit der Klimakrise und Maßnahmen dagegen besteht. Geltende Gesetze im Bereich des Klimaschutzes anzufechten, ist aufgrund der sehr hohen formalrechtlichen Hürden fast unmöglich. Gegen die Untätigkeit des Gesetzgebers können Einzelpersonen in Österreich grundsätzlich nicht vorgehen. Diesen Missstand gilt es schnellstmöglich zu beheben. **JF**

## Olympische Spiele

**Abwasserschutz** Paris bereitet sich auf die Spiele im Jahr 2024 vor und will vieles besser machen. Weiße Elefanten, also Milliardenbauprojekte die unmittelbar nach den Sportveranstaltungen unsinnig werden, soll es nicht geben. Nachhaltigkeit und grüne Lösungen stehen prominent in allen Presseaussendungen. Tatsächlich gelingt es für Olympia alte Gebäudestrukturen zu revitalisieren, statt neue zu errichten. Die Aufgabe Paris grüner zu machen ist allerdings gigantisch. Drei Mal musste eine geplante Triathlon-Veranstaltung bereits abgesagt werden, weil die Belastung der Seine durch E.coli-Bakterien einfach zu groß ist. Einen Plan B gibt es laut dem Organisator der Spiele Tony Estanguet nicht. 2024 soll in der Seine wieder geschwommen werden. Zuerst die Sportler:innen bei Wettkämpfen und dann hoffentlich auch wieder die Bevölkerung. 1,5 Milliarden Euro werden deshalb in ein unterirdisches Bassin investiert, das bei starkem Regen das zusätzliche Wasser aufnimmt. Bisher floss das Regenwasser in die Abwasserkanäle und brachte diese zum Überlaufen. **FJ**



## Straße statt Schiene

**Gigaliner** Wieder einmal hat die EU-Kommission im Juli versucht, die europaweite Zulassung von überlangen oder -schweren Lkw zu erleichtern. Die vorgeschobenen Begründungen dafür reichen von Bekämpfung des Fahrer:innenmangels, über angebliche Umweltschutzgedanken, bis hin zu mehr Verkehrssicherheit. Diese Überlegungen sind nicht haltbar. Die Einführung von Gigalinern in Österreich und anderen Mitgliedstaaten mit ähnlicher

Verkehrsinfrastruktur, würde zu einer ganzen Reihe von erheblichen Problemen führen. Das hat jetzt auch der Verkehrsausschuss des Europaparlaments erkannt. Es regt sich Widerstand gegen das Kommissionsvorhaben und das erfreulicherweise sogar quer durch fast alle Fraktionen. Hauptargument ist, dass dies der notwendigen Verlagerung im Güterverkehr in Richtung Schiene zuwiderläuft und dadurch der Straßen-güterverkehr gestärkt würde. **SP**



# Wie den gerechten Übergang schaffen?

Die Inflation hat Österreich im Griff. Was ist nun zu tun und wie lässt sich mit den Maßnahmen zugleich der Übergang in den sozialen und ökologischen Umbau gestalten? Dazu gibt der AK die Chefökonomin des ÖGB **Helene Schubert** Auskunft.

**Welche konkreten Maßnahmen brauchen wir jetzt, um die Teuerung zu bekämpfen?**

Wir haben vor mehr als einem Jahr einen umfassenden Maßnahmenkatalog vorgelegt, der im wesentlichen aus vier Punkten besteht: erstens ein Energiepreisdckel für Strom, Gas und strombasierte Heizsysteme – finanziert durch eine Übergewinnsteuer im Energiesektor, zweitens ein vorübergehendes Aussetzen der Mehrwertsteuer auf Lebensmittel, drittens eine Mietpreisbremse und viertens eine Anti-Teuerungskommission plus Preisdatenbank für Preiskontrollen entlang der Wertschöpfungskette. Nur beim ersten Punkt, ist man mit der Strompreisbremse – viel zu spät – aktiv geworden; diese ist aber völlig unzureichend und die Übergewinnsteuer der Bundesregierung hebt viel zu wenig Übergewinne ein. Hätte die Regierung sofort unsere Vorschläge umgesetzt, wäre die Inflationsrate heute bedeutend geringer und die soziale Misere wäre nicht so dramatisch.

**Lässt sich die Klimakrise bereits als Faktor für die zunehmende Inflation ausmachen?** Wir kennen die zentralen Ursachen der derzeitigen Inflationsepisode: Unternehmen haben über die gestiegenen Kosten hinaus, die zu Beginn überwiegend energiegetrieben waren, die Preise erhöht – die Inflation ist also wesentlich gewinngetrieben. Aber die Klimakrise spielt auch eine Rolle – im Zuge von Dürre und extremen Wetterereignissen. Ein Beispiel: Derzeit bedroht eine neuerliche Dürrewelle in Taiwan die wasserintensive Chipproduktion – eine Verknappung treibt die Preise weltweit in die



Foto: ÖGB/ Elisabeth Mandl

Helene Schubert an ihrem Arbeitsplatz. Das zögerliche Agieren der Bundesregierung beim Kampf gegen die Inflation versteht sie nicht.

**Die Übergewinnsteuer hebt viel zu wenig Übergewinne ein.**

Höhe. Besonders die Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte ist durch die steigenden Temperaturen in vielen Regionen gefährdet.

**Fraglos sind die Menschen in Österreich bereits stark belastet, zugleich müsste aber auch eine Lenkung (z.B. CO<sub>2</sub>-Steuer) einsetzen, die den sozialökologischen Umbau befördert?** Zu glauben, man könne die Transformation wesentlich über die Anhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer schaffen – und das in einer Situation, wo viele unter nicht mehr leistbaren Energiekosten stöhnen – ist verfehlt und treibt die Menschen in die Arme von Klimaleugnern und deren politische Representant:innen. Die Transformation muss sozial gerecht – unter Mitwirkung der Beschäftigten – ausgestaltet sein. Wir haben im ÖGB dazu Konzepte ausgearbeitet.

**Die Profitlogik des Kapitalismus lässt sich innerhalb der planetaren Grenzen nicht aufrechterhalten. Müsste der ÖGB deutlich machen, dass mit dem „Wachstumszwang“ auch die Lebensgrundlagen der Arbeitnehmer:innen in Gefahr gebracht werden?** Wirtschaftswachstum kann kein Mittel zum Zweck sein. Auch in der Gewerkschaft gibt es eine Debatte, die stattdessen das menschliche Wohlbefinden als zentrales und übergeordnetes Ziel in den Fokus rücken möchte. Umgekehrt führen auch niedrigere oder negative Wachstumsraten nicht automatisch zu einem besseren Leben für alle. Wichtiger als die Frage, ob die Wirtschaft insgesamt schrumpfen oder wachsen soll, ist doch die Frage, was es braucht, um das Wohlbefinden der Menschen sicherzustellen. (z.B. Ausbau Pflege, Bildung). Und am wichtigsten ist es, darüber Klarheit zu bekommen, über welche organisatorischen und regulativen Rahmen ein gerechter Übergang – eine Just Transition gelingen kann. Kurz zusammengefasst „Change by design, not by disaster“ □

**Dr. Helene Schubert** ist die Leiterin des Volkswirtschaftlichen Referats des ÖGB und beschäftigt sich aktuell unter anderem mit Fragen der öko-sozialen Transformation, aber auch mit Inflation.



# Gemeinsam kämpfen für einen sozialen und ökologischen Umbau

Arbeiter:innen- und Klimabewegung stellen sich vermehrt gemeinsam den Umbaukonflikten. Dabei knüpfen sie an den Arbeits- und Lebensrealitäten der Vielen an und machen das Potential eines sozial-ökologischen Umbaus sichtbar. VON LUKAS OBERNDORFER



**Lukas Oberndorfer** ist Leiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.

Foto: Markus Zahradnik

**D**er grüne Umbau hat längst begonnen – zumindest dort, wo damit Profite gemacht werden können. Das zeigt unter anderen die Entwicklung im Bereich des Elektroautos. Tesla und sein chinesischer Konkurrent BYD Auto wachsen exponentiell. In China wird dieses Jahr rund jedes dritte verkaufte Auto ein Stromer sein. „Der Verbrenner ist ein Auslaufmodell“ meint sogar der Automobilforscher Ferdinand Dudenhöfer. Auch der Ausbau von erneuerbaren Stromkapazitäten wächst rasant: Die Internationale Energieagentur prognostiziert allein für dieses Jahr ein globales Wachstum von mehr als 30%.

Neben dem Einfluss der Klimabewegung und weiteren Umfeldbedingungen (wie z.B. dem russischen Angriffskrieg) liegt der Grund für diese Entwicklung vor allem darin, dass die Produktions- bzw. Gesteigungskosten von Lithium-Ionen-Akkus und Solarenergie seit 2010 um rund 90% gefallen sind. Ihre zunehmende Konkurrenzfähigkeit macht sie zu profitablen Anlagefeldern.

Hier zeigt sich allerdings sogleich der begrenzende Faktor des im Entstehen begriffenen „grünen“ Kapitalismus: Wo Nachhaltigkeit nur gegen den Anspruch auf Profit durchgesetzt werden kann – etwa im Bereich der Mobilitätswende hin zu

einem öffentlichen Verkehr, der Renaturierung, der Reduktion des Energieverbrauchs oder einer Erneuerung des Sozialstaates, um die Menschen im Umbau gut abzusichern – geht entsprechend wenig voran.

### Weder brauner noch grüner Kapitalismus bieten sozial-ökologische Lösungen

Dementsprechend leicht fällt es konservativen Kräften bisher den grünen Umbau als Projekt einer kleinen Elite darzustellen. Um fossile Profitansprüche möglichst lange aufrechterhalten zu können, inszenieren sie sich als Beschützer der breiten Masse und der alten Normalität. Da aufgrund mangelnder öffentlicher Infrastruktur und Ordnungspolitik ein ökologischer Konsum vor allem ein Distinktionsmerkmal der oberen Mittelschichten ist, mit der die, die sich diesen nicht leisten können, abgewertet werden, fällt diese Politik auf durchaus fruchtbaren Boden.

Bei den bisherigen Umbaukonflikten kreisen selbst fortschrittliche Akteure viel zu oft um zwei falsche Pole, die beide keine nachhaltige Perspektive für die Lohnabhängigen bieten. Es gilt diese Zweipoligkeit von braunen vs. grünen Kapitalismus zu überbrücken und durch die dritte Option eines sozialen und ökologischen Umbaus herauszufordern. Eine Option, die in der Lage ist die Klimakrise abzuwehren und das Leben der Arbeitenden zu verbessern.

Das Entstehen einer Nachhaltigkeitskoalition aus Arbeiter:innen- und Klimabewegung, die fähig ist einen entsprechenden Umbau gegen Profitinteresse zu erstreiten, war historisch dadurch erschwert, dass die Bewegungen jeweils ihre Sichtweisen und Interessen priorisierten. Das führt zu einem Konflikt, den Nora Räthzel als „Jobs vs. Environment-Dilemma“ beschreibt. Doch an diesem Dilemma scheint sich in den letzten Jahren einiges verschoben zu haben. Zum einen zeigt eine immer dichtere Studienlage auf, dass große Jobpotentiale durch einen umfassenden sozial-ökologischen Umbau entstehen. Nicht zuletzt im Angesicht des demographischen Wandels könnte sich sogar die Notwendigkeit ergeben, fossile Bereiche rasch zu verkleinern, um die (industriellen) Arbeitskraftpotentiale für den sozial-ökologischen Umbau freizuspielen.

Zum anderen realisieren beide Seiten zunehmend, dass die Spielräume nicht mehr existieren, um jeweils auf Kosten der anderen Seite und ohne Konflikt mit dem Kapital Zeit zu kaufen. Katharina Grabietz und Kerstin Klein von der IG-Metall führen dazu aus, dass das „Spannungsverhältnis zwischen kapitalistischer Produktionsweise und Umweltzerstörung [zunehmend] in der Lebenswirklichkeit der Kolleg:innen deutlich [wird]. Sie sind nicht lediglich Beschäftigte einer klimaschädlichen Industrie, sie leben ebenso in Städten ohne saubere Luft und haben Kinder, die an Freitagen für ihr Recht, diese Erde auch in Zukunft bewohnen zu können, auf die Straße gehen.“

**Auch Beschäftigte einer klimaschädlichen Industrie leben in Städten mit ungesunder Luft und ihre Kinder demonstrieren an Freitagen.**

Umgekehrt lässt sich auf Seiten der Klima- und Umweltbewegung ein „social turn“ beobachten. Nicht zuletzt angesichts von Protesten, die sich, wie jener der Gelbwesten gegen eine marktbasierte Klimapolitik richten, wird immer deutlicher, dass eine erfolgreiche Klimapolitik nur sozial zu machen ist.

### „Die Welt gehört uns allen“

Das Entstehen eines Bündnisses, um Umbaukonflikte zu führen und sozial-ökologisch zu entscheiden, lässt sich in Österreich in den Aufrufen von Arbeiterkammer und ÖGB für die Klimastreiks und einem regelmäßigen Austausch mit den Aktiven von Fridays for Future beobachten.

Das wohl bekannteste Beispiel für einen gewonnenen sozial-ökologischen Umbaukonflikt in Deutschland ist das Bündnis der Gewerkschaft ver.di und Fridays for Future. Mit der ab 2019 einsetzenden Kampagne #WirFahrenZusammen kämpfen die beiden Akteure für gute Lohn- und Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr, die eine Voraussetzung für die Mobilitätswende bilden (Siehe Bericht S. 13).

Neben der nationalen bzw. überregionalen Ebene lassen sich auch vermehrt betriebliche Kämpfe für einen sozial-ökologischen Umbau beobachten. Seit nunmehr zwei Jahren ist das Werk des britischen Autozulieferers GKN Driveline in der Nähe von Florenz besetzt. Die überraschende Kündigung via Email nahmen die Arbeiter:innen nicht hin. Um die Schließung des Werkes zu ver- ▷

### Kurzgefasst

Die Industrie wird mittlerweile gerne „grün“, allerdings nur da, wo sich Profite machen lassen. Umweltaktive und Gewerkschaften überwinden in Deutschland, Italien und Österreich ihre vermeintlichen Interessenskonflikte und beginnen sich gemeinsam für einen sozialen und ökologischen Umbau einzusetzen. Ein neues Bündnis zeichnet sich ab, um den Forderungen von Umwelt- und Arbeiter:innenbewegung mehr Gewicht zu geben.



hindern schlossen sie sich mit Fridays for Future zusammen und organisierten eine Demonstration mit 25.000 Teilnehmer:innen. Gemeinsam mit Wissenschaftler:innen der Uni Pisa und Klimaaktiven erstellten Belegschaftsvertreter:innen einen Transformationsplan für die Umstellung der Produktion auf Lastenräder und kleine Photovoltaik-Anlagen, die ohne Lithium und Seltene Erden auskommen.

Dazu der Betriebsrat des GKN-Werkes: „Uns geht es nicht um das Recht Achswellen zu produzieren, dass die Welt in eine Klimakrise hineinstürzt, gefällt uns nicht. Wir fordern, dass die Produktion unter ökologischen Vorzeichen wieder aufgenommen wird.“ Die Erarbeitung dieser Umbaupläne ermöglichte die Belegschaft durch die Beantragung eines Transformationsarbeitsgeldes von der öffentlichen Hand (Siehe „Betrieb“ S. 22).

Auch als 2021 der Autozulieferer Bosch in München-Berg am Laim geschlossen werden sollte, führten die Betriebsräte dagegen eine Reihe von Aktionen durch und fanden Unterstützung durch Klimaaktive. Die gemeinsame Erklärung „Werk erhalten, Produktion umstellen“ wurde von 70 Prozent der Belegschaft unterschrieben. Die Industrie-Soziologin Julia Kaiser hat diesen sozial-ökologischen Umbaukonflikt untersucht und die Stimme einer Beschäftigten dokumentiert: „[D]ie Welt gehört ja uns allen, eigentlich.“ Und es stelle sich durchaus die Frage: „Wer braucht so viele Autos? [...] Eine Umweltproduktion in München. Schon der Gedanke ist schön!“ Auch wenn ein Sozialplan und ein Ende der Produktion erst mit 2027 vereinbart werden konnte, war dieser Umbaukonflikt in letzter Instanz nicht erfolgreich.

Dass konkrete Bündnisse zwischen Klimaaktiven und Gewerkschaften bzw. Betriebsräten für beide Seiten von konkretem Nutzen sein können, hat auch in Österreich über die Klimastreiks hinaus zu ersten Aktionen geführt. Beim Eisenbahner:innenstreik im Herbst 2022 kam es zu einer zwischen der Gewerkschaft vda, Fridays for Future und System Change not Climate Change abgestimmten Solidaritätsaktion: Eisenbahner:innen und Klimaaktive streikten für höhere Löhne u.a. am ÖBB Standort Matzleinsdorferplatz. Sie standen dabei hinter einem gemeinsamen Banner mit der Aufschrift „WKO blockiert – Wir streiken! Mobilitätswende auf Schiene bringen“. Aktivist:innen und Gewerkschaftsmitgliedern ist bewusst, dass

ohne höhere Löhne im Eisenbahnbereich sich nicht jene Fachkräfte finden lassen, die der demographische Wandel und der Ausbau der Bahn notwendig machen (Siehe Interview S.17).

### Beide Seiten lernen voneinander

Das „Bündnis für die Zukunft“, bestehend aus Fridays for Future, ÖGB und der Gewerkschaft Bau-Holz, fordert gemeinsam mehr Investitionen in die thermische Sanierung. Hier zeigt sich, wie Arbeitsplätze und ökologischer Umbau zusammenhängen. Ein nachhaltiger Klimaschutz muss bauliche Maßnahmen beinhalten, um Gebäude besser zu isolieren. Die notwendigen Investitionen in die Gebäude fördern zugleich Beschäftigung. Gewerkschaften und Klimabewegte kämpfen gemeinsam, weil sie sehen musste, wie sich die Verantwortlichen der öffentlichen Hand seit vielen Jahren aus der Verantwortung stellen. Man redet gerne vom grünen Wirtschaften, handelt dann aber anders. Das Bündnis betont: „Es ist 5 vor 12“, jetzt müssen alle Verantwortlichen gemeinsam an einem Strang ziehen, um die gesteckten Ziele im Klimaschutz auch zu erreichen.

Das Potenzial gemeinsamen Agierens wird deutlich: Für die Arbeiter:innenbewegung steckt darin die Chance ihre Organisationsmacht und ihre institutionelle Macht (u.a. Einfluss auf und Nutzen von Gesetzgebung) um Bündnismacht und kommunikative Macht zu ergänzen, schließlich kämpfen in sozial-ökologischen Umbaukonflikten die „Organisationen der Vielen“ gemeinsam mit „der Jugend“ für ein gutes Leben und den Erhalt unserer Zukunft. Profite dürfen niemals wichtiger sein, als der Schutz von Mensch und Natur. Damit lassen sich Mehrheiten gewinnen und Mitglieder ansprechen, während Klimaaktive mit dem Festkleben vor Autos symbolisch oft genau diese als den Ursprung des Problems markieren (Siehe „Kontroverse“ S. 34). Darüber hinaus bieten entsprechende Umbaukonflikte, die Chance an den konkreten Lebens- und Arbeitsrealitäten anzuknüpfen und sie mit den großen Fragen (Klimaziele, Überwindung des Zwanges zu Profit und Wachstum, Demokratisierung der Wirtschaft usw.) zu verknüpfen.

Die konkreten Umbaukonflikte werde mittlerweile auch in der Wissenschaft begleitet und diskutiert. So argumentiert der Gewerkschaftsforscher Klaus Dörre, der den Begriff der sozial-ökologischen Transformationskonflikte geprägt hat, dass bei einem Unterbleiben eines Bündnisses zwischen Klima- und Arbeiterbewegung, die Gefahr besteht,

## 30% Wachstum

für erneuerbare Energien prognostiziert die Internationale Energieagentur weltweit für das Jahr 2023.

dass sich Koalitionen unter der Führung fossiler Profiteure ergeben, die den Status Quo konservieren wollen. In einer Studie für die Arbeiterkammer rät die Soziologin Emma Dowling deshalb sozialen und ökologischen Bewegungen gemeinsam zu kämpfen und sich gerade „nicht gegeneinander zu positionieren, sondern das Gemeinsame zu suchen und so Seite an Seite wirkmächtige Hebel für den Wandel zu finden, um gesellschaftliche Mehrheiten zu schaffen.“

### Die Arbeiterkammer begleitet

In diesem Zusammenhang hat sich die Arbeiterkammer als ein Raum für Strategie- und Bündnisfähigkeit positioniert: Im April 2023 fand erstmals die Akademie für sozialen und ökologischen Umbau in der Arbeiterkammer Wien statt. Drei Tage lang kamen mehr als 150 Kolleg:innen aus der Arbeiter:innen- (Gewerkschaften, Betriebsräte und Arbeiterkammern) und der Klimabewegung sowie der Wissenschaft zusammen, um wechselseitig voneinander zu lernen und sowohl Auffassungsunterschiede, als auch gemeinsame Handlungskorridore für einen sozialen und ökologischen Umbau und die dafür nötigen Bündnisse auszuloten.

Zum anderen wird die Arbeiterkammer zunehmend ein wichtiger Ort, um sozial-ökologische Umbaukonflikte mit inhaltlichen Forderungen zu begleiten und zu helfen diese institutionell zu verankern. Punktuelle bzw. betriebliche Konflikte brauchen eine Infrastruktur des Umbaus. Einige Beispiele: Einen Transformationsfond der öffentlichen Hand, der Betriebe gegen öffentliche Beteiligung bei der Umstellung unterstützt und in Krisen auffangen kann, ein öffentlich vorangetriebenes Recht auf gute und nachhaltige Mobilität, oder auch eine planende Wirtschafts- und Industriepolitik, die u.a. sicherstellt, dass unsere industriellen Potentiale für diese Mobilitätswende genutzt werden (rollendes Material, Schienen, E-Busse).

Durch entsprechende Bündnisse, gemeinsame Kämpfe und im besten Fall gewonnene Konflikte könnte so ein gesellschaftlicher Pol für den sozialen und ökologischen Umbau sichtbar werden, der sowohl ein fossiles „weiter wie bisher“, als auch einen top-down durchgesetzten „grünen“ Kapitalismus herausfordert. □



Foto: Bernd Kammeyer, dpa Picture Alliance / picturedesk.com

### Kampagne von ver.di und Fridays for Future

## Besser zusammen

**Wenn es um den notwendigen Umbau des Verkehrs geht, scheinen die Ziele von Gewerkschaften und Umwelt-NGO zu divergieren. Die Kampagne #WirFahrenZusammen zeigt, wie eine sozial-ökologische Allianz aussehen kann.**

„Verliere ich meinen Job, wenn sich die Ökos durchsetzen?“ trifft auf: „Sind die Arbeiter:innen blind gegenüber der Klimakatastrophe?“ Weder noch, sagen die deutsche Dienstleistungsgewerkschaft und die klimabewegten Fridays. Um was es im gemeinsamen Kampf geht, wurde deutlich nach der Einführung des 9-Euro-Tickets in Deutschland. Die grundsätzlich richtige Maßnahme zeigte Grenzen auf, weil sie für die Beschäftigten des ÖPNV zur Tortur wurde. Die bestehende Infrastruktur

war mit dem Andrang überfordert. Wer einen ökologischen Umbau predigt, muss den Beschäftigten in den entsprechenden Aufgabefeldern auch die angemessenen Mittel zu Verfügung stellen. Das gemeinsame Ziel: Ein umweltfreundlicherer Verkehr ist beschäftigungsintensiver, weil beim Bau von Bahnen, Straßenbahnen und Bussen viel mehr Handarbeit notwendig ist und der Betrieb des rollenden Materials schafft viele Jobs. Nach dem ersten Durchlauf 2020 wurde während der Tarifrunde 2023 die gemeinsame Aktion wiederholt. Am Tag des globalen Klimastreiks rief ver.di gleichzeitig die Beschäftigten im ÖPNV zu ganztägigen Warnstreiks im Rahmen der Tarifrunde im öffentlichen Dienst auf. Eine Allianz deutet sich hier an, mit der die Transformationskonflikte gemeinsam gelöst werden können. □

# Wohlstand: Es geht um Verteilung, nicht um Wachstum

Lange Zeit war wirtschaftliches Wachstum das unangefochtene Ziel der Wirtschaftspolitik. Seit es vielfach als Auslöser für die Klimakrise und andere globale Krisen gilt, ist es in Verruf geraten. VON ASTRID SCHÖGGL UND CHRISTOPH STREISSLER



**Astrid Schöggel** ist Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.

Foto: Erwin Schuh

Wachstum ist ein unscharfer Begriff. Die Größe, die gewöhnlich herangezogen wird, wenn es um Wachstum in einem Staat geht, ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Das BIP misst den Marktwert der in einem Land zum Zweck des Verkaufs hergestellten Güter und Dienstleistungen, abzüglich der Kosten der nötigen Vorprodukte. Es ist also im Wesentlichen das Einkommen, das in einem Staat erwirtschaftet wird. Häufig wird es mit dem Reichtum eines Staates oder mit dem Wohlstand gleichgesetzt.



**Christoph Streissler** ist Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.

Foto: Erwin Schuh

Für eine Messung des Wohlstandes eines Landes ist diese Zahl aber nicht wirklich geeignet. Denn erstens bleiben Leistungen unberücksichtigt, die nicht für den Markt erbracht werden, also nicht entlohnt werden, beispielsweise die Arbeit im Haushalt oder die Freiwilligenarbeit. Zweitens spielt die Verteilung des Einkommens eine zentrale Rolle für den Wohlstand der Menschen: Es macht – bei gleichem BIP – einen enormen Unterschied, ob ganz wenige den größten Teil des Einkommens haben oder ob alle einen ähnlichen Teil des Einkommens erhalten. Auf diese Einschränkungen wies übrigens bereits der „Erfinder“ des BIP, Simon Kuznets, hin, als er 1933 dem US-Kongress seinen Bericht über das Nationale Einkommen vorlegte.

## Das BIP als Wohlstandsindikator?

Dennoch wurde in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg das BIP zum Wohlstandsindikator schlechthin. Ein Wachstum des BIP wurde gleichgesetzt mit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung. Auch für die Vertreterinnen der Arbeitnehmer:innen – Gewerkschaften und Arbeiterkammern – galt über Jahrzehnte neben der Vollbeschäftigung auch das wirtschaftliche Wachstum als erstrebenswert. Dadurch sollten Verteilungs-

konflikte klein gehalten werden. Aber langfristig ging diese Strategie nicht auf. Die Schere zwischen hohen und niedrigen Einkommen ging in den letzten Jahrzehnten teils dramatisch auseinander. In vielen Staaten mussten die Menschen in den niedrigsten Einkommensgruppen langfristig Verringerungen ihres Realeinkommens hinnehmen, obwohl das BIP insgesamt stieg. Das Versprechen, dass jede und jeder mehr vom Kuchen bekommt, wenn der Kuchen größer wird, konnte also nicht eingelöst werden.

Wachstumskritik erschöpft sich aber nicht in der Kritik am BIP als Maßzahl für gesellschaftlichen Wohlstand. Auch das Wachstum selbst wird immer mehr als Problem angesehen. Mit den vielfältigen Umweltkrisen der Gegenwart hat diese Kritik starke Impulse erhalten. Denn in fast allen Fällen führt ein Mehr an wirtschaftlicher Tätigkeit auch zu einem Mehr an Umweltbelastungen.

Besonders die Bewältigung der Klimakrise steht dabei vor einem Dilemma: Das bisherige Wachstum fußt zu einem wesentlichen Teil auf der Nutzung fossiler Energieträger wie Kohle, Erdöl und Erdgas. In Österreich haben diese einen Anteil von zwei Drittel des Energieverbrauchs, weltweit beträgt er sogar vier Fünftel. Damit die Gesellschaft dauerhaft bestehen kann, muss sich wirtschaftliche Aktivität, also Produktion und Konsum als zwei Seiten derselben Medaille, innerhalb der planetaren Grenzen bewegen. Voraussetzung dafür

## 6

Zum sechsten Mal erscheint heuer der Wohlstandsbericht der AK, der über das BIP hinausblickt.





Foto: Frank Jüdicke

Schon 1930 hielt John Maynard Keynes eine 15-Stunden-Woche für eine Möglichkeit der Zukunft. Vielleicht kommen wir dieser Vision näher, wenn das Wohlergehen höhergestellt wird als das Wachstum des BIP.

ist, dass Material- und Energiedurchsatz auf ein klima- und umweltverträgliches Niveau sinken. Dies ist aber ein Gesichtspunkt, der vom BIP in keiner Weise erfasst wird. Zwischen wirtschaftlicher Aktivität und Material- und Energiedurchsatz lässt sich lediglich ein positiver Zusammenhang feststellen. Das bedeutet, dass unter den gegebenen Umständen eine Verringerung von Material- und Energiedurchsatz eine Dämpfung des Wirtschaftswachstums nach sich ziehen kann, die auch progressive Errungenschaften im Zusammenhang mit dem Sozialstaat vor eine Herausforderung stellen würde.

Den Ausweg aus diesem Dilemma soll die „Entkoppelung“ weisen, also eine Politik, die die Wirtschaft weiterwachsen lässt, aber die Emissionen an Treibhausgasen reduziert.

### Der Traum von der Entkoppelung

Das Problem daran ist, dass diese Entkoppelung bislang Phantasie ist. In der Realität ist sie nicht zu beobachten. Es gibt zwar einige Industriestaaten, in denen in den letzten Jahren die Emissionen trotz Wirtschaftswachstums gesunken sind. Doch dafür ist primär die Verlagerung emissionsintensiver Tätigkeiten in andere Staaten verantwortlich. Für die Eindämmung der Klimakrise müssen CO<sub>2</sub>-Emissionen aber global rasch sinken. Nationale Berechnungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen haben vor

allem deshalb politische Relevanz, weil sie helfen, Vereinbarungen und Verantwortungen auszuhandeln.

Wenn es also um die Frage geht, wie die Emissionen gesenkt werden können und gleichzeitig das Wohlergehen der Menschen in einem Land sichergestellt werden kann, sind andere Bewertungskriterien der Politik notwendig. Denn eine Politik, die auf die bloße Verringerung des BIP setzt, um die Emissionen an Treibhausgasen zu senken, würde den gleichen Fehler machen wie die einseitige Ausrichtung der Wirtschaftspolitik am Wachstum des BIP. Daher zielen Initiativen für eine Neuorientierung der Wirtschaftspolitik auch stets auf andere Ziele und Indikatoren und nicht bloß auf eine Verringerung des Wachstums.

Tatsächlich lässt sich die Skepsis in der Gewerkschaftsbewegung gegenüber wachstumskritischen Ansätzen volkswirtschaftlich gut erklären. Gewerkschaften kämpfen für Beschäftigung, weil Arbeit die Bedingung für die Existenzsicherung ihrer Mitglieder ist. Im Kapitalismus sind auch Wirtschaftsaktivität und Beschäftigung untrennbar miteinander verbunden. Wenn die Wirtschaftsaktivität sinkt, wirft der Kapitalismus heftige Krisen auf. In Zeiten von Rezessionen waren damit regel-

### Kurzgefasst

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist als Maß für gesellschaftlichen Fortschritt ungeeignet. Denn zum einen lässt es die Verteilung des Wohlstandes außer Acht. Zum anderen ist ein hohes BIP auch mit hohen Klimabelastungen verbunden. Klimaschutz und gesellschaftlicher Wohlstand stehen aber nicht in Konflikt zueinander, wenn Arbeit und Konsum nicht mehr auf Maximierung des BIP ausgerichtet werden.

**Das wirtschaftliche Wachstum der letzten zwei Jahrhunderte fußt zu einem wesentlichen Teil auf der Nutzung fossiler Energieträger.**

mäßig Arbeitslosigkeit, Verarmung, Ausdünnung der sozialen Auffangnetze und der öffentlichen Daseinsvorsorge verbunden. Unter diesen Umständen eine Reduktion der Wirtschaftsaktivität als Problemlösung zu fordern, würde allen Errungenschaften und Zielen der Arbeiter:innenbewegung zuwiderlaufen. Daher macht es Sinn, den Blick hinter das BIP als indirekten Indikator für Wohlstand und Klimazerstörung zu lenken.

### Wohlstandsorientierte Wirtschaftspolitik

Ansätze zu derartigen Neuorientierungen gab es in den letzten Jahren, doch sie rückten durch die weltweite Wirtschaftskrise 2008 und die Pandemie seit 2020 in den Hintergrund. Wegweisend war etwa der Bericht einer Gruppe von Wissenschaftlern unter der Leitung der Ökonomen Joseph Stiglitz,

### Die „Entkoppelung“ von Treibhausgasemissionen und Wirtschaftswachstum ist bislang nur Wunschdenken.

Amartya Sen und Jean-Paul Fitoussi, der sich mit neuen Formen der Messung gesellschaftlichen Fortschritts befasste. Dabei wurde deutlich, dass dieser nicht in einer einzigen

Maßzahl festgehalten werden kann. Daher verwenden umfassende Beschreibungen der Entwicklung des Wohlergehens der Menschen heute stets mehrere Indikatoren – etwa das Projekt „Wie geht’s Österreich“, das die Statistik Austria von 2012 bis 2022 durchführte, oder der Wohlstandsbericht, den die AK seit 2018 jährlich veröffentlicht.

Eine wohlstandsorientierte Wirtschaftspolitik muss also an mehreren Kenngrößen ausgerichtet sein. Das bedeutet aber unweigerlich, dass es zu Zielkonflikten kommen kann. Derlei Zielkonflikte lassen sich bei Diskussionen über einen sozialen und ökologischen Umbau vermehrt beobachten. So ist beispielsweise die Elektromobilitätswende mit Verwerfungen auf dem Arbeitsmarkt in der KFZ-Industrie verbunden, die die Beschäftigungssicherheit in ganzen Wirtschaftssektoren gefährdet. Der Weg hin zu klimaneutralen Technologien bedarf seltener Rohstoffe, deren Beschaffung die Bemühungen in Richtung internationaler Gerechtigkeit gegenüber dem globalen Süden oft aushebelt. Auch die Stärke der Gewerkschaften – und damit die soziale Sicherheit und demokratische Mitbestimmung aller Beschäftigten – leidet darunter, wenn die am besten organisierten Industriebranchen an Bedeutung verlieren. Damit an der Lösung dieser Konflikte gearbeitet werden kann, müssen politische Entscheidungen im Rahmen einer aktiven, gestaltenden Wirtschaftspolitik getroffen werden.



1933

In der Folge der Weltwirtschaftskrise wurde das BIP in den USA als Indikator entwickelt, um die Produktion in einem Staat zu messen. Icon: Parzival 1997

### Gerechte Verteilung von Arbeit

Wie muss daher eine Wirtschaftspolitik aussehen, die die Emissionen an Treibhausgasen radikal senkt und gleichzeitig das Wohlergehen aller Menschen in einem Land im Blick hat? Zum einen ist eine gesicherte Produktion für die Deckung der Grundbedürfnisse nötig. Die dafür nötige Arbeit muss gerecht auf die Erwerbsbevölkerung aufgeteilt werden. Wenn die Arbeitsproduktivität – die Menge an erzeugten Gütern und Dienstleistungen, bezogen auf die eingesetzte Arbeitszeit – so wie bisher weiter steigt, kann das nur gelingen, wenn die Arbeitszeit verringert wird. Zum zweiten ist eine gerechte Verteilung des gesellschaftlichen Wohlstandes notwendig. Diese wird durch ein gerechtes Steuersystem, aber vor allem durch die Leistungen des gut ausgebauten Sozialstaats sichergestellt. Drittens sind umfangreiche Investitionen notwendig, um die gebaute Umwelt – Gebäude, Verkehrssysteme, Energieanlagen, Unternehmen – so umzugestalten, dass sie emissionsneutral werden, also mittelfristig keine Treibhausgase mehr verursachen. Viertens sind Änderungen in den internationalen Beziehungen nötig, die sicherstellen, dass ein Land wie Österreich seine Emissionen nicht bloß in andere Staaten verlagert und dass auch in anderen Staaten die Menschen gute und sichere Arbeitsbedingungen vorfinden.

Es ist eine offene Frage, wie sich das Bruttoinlandsprodukt unter diesen Bedingungen entwickelt. Diese Frage tritt freilich in den Hintergrund, wenn die geschilderte Politik bewirkt, dass das Wohlergehen der Menschen sichergestellt ist und gleichzeitig die Klima- und Umweltziele erreicht werden. □



**Mehr zum Thema:** Impulspapier von AK und ÖGB für den Klimarat der Bürger:innen (2022)

# Volle Kraft voraus und alle Kräfte bündeln!

Der ökologische Wandel kann nur gelingen, wenn er zugleich sozial ist. **Olivia Janisch**, die stellvertretende Vorsitzende von **vida**, berichtet von den Erfahrungen ihrer Gewerkschaftsarbeit.

**Bahnmobilität wird entscheidend sein, beim ökologischen Umbau unserer Gesellschaft. Welche Rolle sehen Sie hier für die Mitwirkung der Gewerkschaften?** Als erstes wollen wir eine Lobby für die Kostenwahrheit sein. Die Kosten die Ausbau und Instandhaltung der Straßen verursachen und die durch den Transport auf der Straße entstehen, werden aktuell nicht abgebildet. Zum zweiten setzen wir uns für ein funktionierendes System der Direktvergabe ein, damit wir eine sichere Förderkulisse für den Schienenverkehr haben, die in Österreich unmittelbar durch die Bundesländer passieren kann und die auch in anderen europäischen Ländern erfolgreich angewendet wird. Neben dem Kampf gegen die Liberalisierungsreligion, wenn ich das mal so sagen darf, vertreten wir als Gewerkschaft natürlich in erster Linie die Beschäftigten und achten darauf, dass die Kosten für die notwendigen Maßnahmen nicht auf die Mitarbeiter:innen abgewälzt werden.

**Die Gewerkschaft vida hat den gemeinsamen, sozial-ökologischen Kampf bereits Wirklichkeit werden lassen und zusammen mit den Fridays For Future gestreikt. Wie lief das?** Das war richtig gut. Es war – glaube ich – für beide Seiten gut. Ein besseres Verstehen der jeweiligen Positionen und der gemeinsamen Handlungsfelder ergibt eine bessere Bündnisarbeit. Von uns als Gewerkschaft und als Betriebsrat lässt sich ganz gut lernen, dass Protest nur mit den Menschen geht und nicht gegen sie gemacht werden kann. Als Gewerkschaft lernen wir

**Olivia Janisch** ist die stellvertretende Vorsitzende und Bundesfrauenvorsitzende der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft **vida**.



Als Aufgabe der Gewerkschaft sieht Olivia Janisch Fehlentwicklungen aufzuzeigen, aber auch Miteinander zu entfalten.

## Wir brauchen den Dialog und das wechselseitige Verständnis für die jetzt nötigen Änderungen.

dieses Auffrischen an Beharrlichkeit und wie wichtig es ist, den Fokus zu behalten. Wir haben zwar unterschiedliche Prioritäten, aber die sind gut vereinbar.

**Ein Bewusstsein für die Gefahren des Klimawandels kann mobilisieren, aber auch lähmen. Wie sind hier die Erfahrungen in der Gewerkschaft?** Die Beschäftigten merken die Belastungen bereits am Arbeitsplatz. Wer dauernd unter freiem Himmel arbeitet, hat ein erhöhtes Hautkrebsrisiko. Das sind konkrete Zusammenhänge, die längst im Bewusstsein der Menschen sind. Wir brauchen den Dialog und das wechselseitige Verständnis für die jetzt nötigen Änderungen. Wenn es am Land kein regionales Sammeltaxi gibt, das die Menschen zum Zug bringt, dann

wird eben im Privatauto gefahren. Für viele Menschen sind die Änderungen in ihren Berufen heute bereits Bedrohungsszenarien und dadurch entsteht psychologischer Widerstand. Wir als Gewerkschaft suchen nach Lösungen, die möglichst alle Menschen annehmen können.

**Gibt es mehr Grund für Optimismus, weil beim Bahnverkehr die entsprechenden Instrumente zur Bewältigung der Klimakrise vorhanden sind oder muss man angesichts der politischen Schwierigkeiten eher pessimistisch sein?** Volle Kraft voraus und alle Kräfte bündeln! Zeit haben wir nur mehr wenig. Die politischen Bekenntnisse habe ich ziemlich satt. Die Politik soll an ihren Taten gemessen werden. Hier müssen die politischen Fehlentwicklungen schonungslos aufgezeigt werden und gleichzeitig müssen wir genügend Miteinander entfalten. Überspitzt formuliert: Diejenigen die gerne Schnitzel essen, müssen mit denen zusammenarbeiten die gerne Tofu essen. □



# Kfz-Industrie: Es brennt der Hut!

Österreichs Automobilindustrie steht vor einem Scheideweg. Wenn nicht bald Schritte in Richtung eines sozial und ökologischen Umbaus gemacht werden, drohen tausende Arbeitsplätze und ökonomische Wertschöpfung verloren zu gehen. VON HEINZ HÖGELSBERGER UND MAX KNAPP



**Heinz Högelsberger** ist Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien  
Foto: Erwin Schuh

Um die Klimaziele zu erreichen, muss sich unser Mobilitätsverhalten drastisch ändern. Laut „Mobilitätsmasterplan“ des Klimaministeriums steht dem Verkehrssektor im Jahr 2040 nur mehr ein Drittel der derzeit verbrauchten Energie zur Verfügung und diese muss zur Gänze aus erneuerbaren (klimaneutralen) Quellen stammen. Elektroautos sind zwar viel energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, trotzdem wird eine Antriebswende allein nicht reichen. Da auch andere Länder eine Mobilitätswende anstreben, ist die weitere Entwicklung klar: Es werden weniger Autos benötigt und diese auch seltener genutzt. Sollte sich „Sharing statt Besitz“ durchsetzen, senkt das die Zahl der PKWs weiter. Deren Antrieb wird wohl batterieelektrisch erfolgen, was in der Produktion und Wartung weniger Aufwand bedeutet. Dafür wird der Anteil des Modal Split bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Rädern stark zunehmen. Auch im Güterverkehr muss der Trend Richtung Verlagerung zur Bahn und emissionsfreier LKW gehen.



**Max Knapp** ist Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien  
Foto: privat

Das wird einschneidende Folgen für die KFZ-Industrie haben. Allein in Österreich arbeiten laut WKÖ-Fachverband rund 75.000 Menschen in dieser Sparte. Die meisten Beschäftigten sind hoch qualifiziert, gewerkschaftlich gut organisiert und entsprechend gut bezahlt. Doch werden ihre Fähigkeiten und die Produkte, die sie erzeugen, in Zukunft überhaupt benötigt? Wo liegen die Entwicklungschancen, wo die Risiken?

## Die österreichische Ausgangslage

In Österreich gibt es eine hohe Kompetenz bei Dieselmotoren und bei Allradantrieben. Dieses Wissen und die dahintersteckende Produktion haben allerdings ein Ablaufdatum. Unlängst hat

die Europäische Kommission das Aus für den Verbrennungsmotor beschlossen. Ab 2035 dürfen keine neuen Diesel- oder Benzin-PKW mehr zugelassen werden. Die Folgen der Elektrifizierung des Antriebs zeigen sich im Opelwerk in Wien-Aspern. Dort ist die Belegschaft bereits vom ehemaligen Maximum von 1850 Beschäftigten auf ein Achtel geschrumpft. Demnächst soll nach den Motoren auch die Erzeugung von Getrieben eingestellt und das Werk geschlossen werden. Die weitgehend leere Produktionshalle gehört übrigens nicht dem Autokonzern, sondern der bundeseigenen BIG. Bisher hat der Staat aber keinerlei Initiative gezeigt, an diesem attraktiven Standort mit U-Bahnanschluss alternative Arbeitsplätze zu ermöglichen.

Generell hat die europäische KFZ-Industrie absehbare Entwicklungen ignoriert und versucht, möglichst lange am alten Geschäftsmodell festzuhalten. Das Motto hieß offenbar: Lieber heute maximale Profite mit SUV-Modellen einfahren, statt die Gewinne in zukunftssträchtige Technologien investieren. Daher liegen die Zentren der Batterieproduktion heute in Kalifornien und Ostasien. Bei Halbleitern sieht die Lage ähnlich aus, detto bei der Verfügbarkeit von unverzichtbaren Rohstoffen. Europa hinkt in all diesen Bereichen hinterher. Nun startet ein Aufholprozess, wobei die multinationalen Konzerne die Elektrotechnologien rund um die Konzernzentralen und Stammwerke konzentrieren. Für die österreichischen Zweigwerke dieser Großkonzerne sieht die Zukunft daher düster aus. Das mussten auch die Beschäftigten des MAN-LKW-Werkes in Steyr erfahren: Ihr Standort wurde an den Investor Siegfried Wolf verkauft. Dessen Aufgabe war es, MAN-LKWs möglichst billig so lange weiterzubauen, bis die Produktion ins noch



Foto: Thomas Metzner

Das Opelwerk Wien Aspern wird die grüne Wende nicht mehr schaffen. Der Konzern kündigte im Juni 2023 die Schließung an.

billigere Polen verlagert werden konnte. Daher erzwang Wolf als erste Maßnahme einen Lohnverzicht der Belegschaft. Diesen September läuft in Steyr die MAN-Produktion aus und die Kündigungswelle an.

Ein kleiner Lichtblick ist, dass im ehemaligen MAN-Werk im Auftrag des Start Ups „Volta“ nun Elektro-LKW gefertigt werden. Hier zeigt sich die Stärke der europäischen KFZ-Industrie: Man kann hohe Stückzahlen von sehr komplexen Fahrzeugen in toller Qualität erzeugen – und das zu konkurrenzfähigen Preisen. Woran es mangelt, ist der Wille zu tatsächlichen Innovationen. Warum wurde jahrzehntelang nicht in die Entwicklung leistungsfähiger Batterien investiert? Warum laufen immer noch Vespas und KTM-Motorräder mit Benzinmotoren vom Band? Dank der „Clean Vehicles“-Richtlinie müssen EU-weit nun tausende emis-

sionsarme Linienbusse angeschafft werden. Die europäische Industrie ist offenbar unfähig, die benötigten Stückzahlen zu liefern. Also werden die meisten Busse „Made in China“ sein. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

### Comeback der Konversion

Die politische Debatte beschränkt sich derzeit vor allem darauf, wie sich die europäische KFZ-Industrie im Wettbewerb um die Vorherrschaft in der E-Mobilität behaupten kann. Aus strategischer Sicht könnte dies ein folgenschwerer Fehler sein. Zum einen deuten die aktuellen Entwicklungen darauf hin, dass der außereuropäische Vorsprung in der Entwicklung und Produktion von E-Autos nur noch schwer aufzuholen ist. Zum anderen wird dabei die Chance für ein radikales Umdenken unserer Mobilität verkannt. Anstatt dem unwahrscheinlichen Szenario einer erfolgreichen Aufholjagd hinterher zu träumen wäre es angebrachter, sich intensiv über alternative Produktionsmodelle Gedanken zu machen. Nicht ohne Grund erlebt die vergessene Diskussion über Konversion in letzter Zeit wieder einen Aufschwung. Was ursprünglich die Umstellung der Produktion von Waffen auf

### Kurzgefasst

Die europäische Automobilindustrie steht vor gewaltigen Umbrüchen. Um die drohende Deindustrialisierung sowie den Kollaps unserer Ökosysteme zu verhindern, wird der Umstieg auf den Elektromotor allein nicht ausreichen. In der Krisensituation liegt jedoch auch die Chance für ein konsequentes Umdenken in Richtung einer Produktion der Mobilitätswende.

**Die meisten Beschäftigten sind hoch qualifiziert, gewerkschaftlich gut organisiert und entsprechend gut bezahlt. Doch werden ihre Fähigkeiten und die Produkte, die sie erzeugen, in Zukunft überhaupt benötigt?“**



~75.000

Rund 75.000 Menschen arbeiten in Österreichs KFZ-Industrie. Icon: muh zakaria



Foto: Justin Buchholz - unsplash

## „Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende“ in Deutschland

Im „Autoland“ Deutschland hat sich schon im Jahr 2021 das „Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende“ gebildet, dem jeweils drei Gewerkschaften – darunter die für die KFZ-Industrie zuständige IG Metall, drei Umweltorganisationen, drei Sozialinitiativen, sowie die evangelische Kirche angehören.

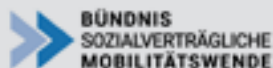
Die gemeinsam formulierten Forderungen gliedern sich in vier Bereiche:

**1. Mobilität wird als Teil der Daseinsvorsorge gesehen,** daher bedarf es eines Ausbaus der Öffis und erschwingliche Tarife.

**2. Damit Mobilität zur Lebensqualität und Gesundheit beiträgt,** müssen die Umweltbelastungen (Treibhausgas, Luftschadstoffe, Lärm usw.) drastisch reduziert werden.

**3. Die Mobilitätswirtschaft sollte Wohlstand und Beschäftigung bringen,** also für sichere und gute Arbeitsplätze – sowohl in der Fahrzeugindustrie als auch bei den Verkehrsunternehmen – sorgen.

**4. Es bedarf eines Kulturwandels, der dem Auto eine kleinere Rolle als bislang zuweist.** Damit verbunden sind auch Forderungen nach Entschleunigung und mehr Kostenwahrheit (z.B. ein Ende des Dieselpprivilegs).



**Deutschland gilt als Autoland Nummer eins, trotzdem diskutiert ein breites, gesellschaftliches Bündnis neue Mobilitätsformen jenseits des PKW.**

**Das Motto hieß offenbar: Lieber heute maximale Profite mit SUV-Modellen einfahren, statt die Gewinne in zukunfts-trächtigen Technologien investieren**

zivilen Gütern bezeichnete, kann heute für die Dekarbonisierung der Industrie herangezogen werden. Die Idee vorhandene Kapazitäten und Knowhow zur Produktion von gesellschaftlich nachhaltigen Gütern zu verwenden, ist also nicht neu. Denkt man die Konsequenzen einer Mobilitätswende zu Ende, wird das Potenzial für eine Konversion der Autoindustrie zudem schnell erkennbar: Wenn das Schienennetz sowie der öffentliche Verkehr im notwendigen Ausmaß ausgebaut werden, macht der enorme Bedarf an Straßenbahnen, Bussen und Zügen einen Umbau der industriellen Produktion geradezu notwendig.

Darüber hinaus steigt der Bedarf an sauberer Stromerzeugung und an Ladestationen. Außerdem ist die Bahnindustrie in Österreich mit rund 10.000 Beschäftigten stark vertreten. Die Nachfrage nach Schieneninfrastruktur (Weichen, Signaltechnik, Oberleitungen usw.) wird sich erhöhen. In der Zulieferung und dem Bau von Schienenfahrzeugen gibt es sicherlich ein hohes Potential und nicht zuletzt bieten österreichische Verkehrsunternehmen (ÖBB, Wiener Linien & Co) eine Vielzahl von technischen Berufen an. Das große Problem ist hierbei das sogenannte „Matching“: Wie können Arbeitnehmer:innen die neuen Fähigkeiten erwerben und ihr bisheriges Know-how bestmöglich nutzen? Wie passen die Wohnorte der Beschäftigten mit den neuen Arbeitsplätzen zusammen? Wie können Gehaltverluste und Abstiegsängste verhindert werden?

### Industriepolitik ohne Plan

Der Produktionsanstieg auf rollendes Material wird selbstredend nicht ohne die aktive Steuerung aus der Politik gelingen. Die täte gut daran, sich lieber heute statt morgen mit dem sozialen und ökologischen Umbau der Autoindustrie zu beschäftigen. Schließlich steht angesichts der Entwicklungen in der Branche die Beschäftigungsperspektive für tausende Arbeitnehmer:innen auf dem Spiel. Die beiden Ökonomen Christian Berger und Michael Soder konstatieren in einem aktuellen „Standard“-Kommentar einen „Dornröschenschlaf“ Österreichs beim Umbau der Industrie, sowie ein eklatantes Politikversagen. Statt auf eine Strategie setze die Regierung darauf, „den



Strukturwandel mit öffentlichem Geld zu erschlagen“. Die Industrie darf die Hand aufhalten, um möglichst viele Förderungen zu kassieren, ohne dass daran Bedingungen geknüpft werden. Bundesminister Kocher zahlt! Förderungen von AK und ÖGB, diese Zuschüsse an Beschäftigungsgarantien und Mitbestimmung – also Einbeziehung der Betriebsrät:innen – oder klare Dekarbonisierungspfade zu binden, wurden von Wirtschaftskammer und Industriellenvereinigung erfolgreich blockiert. Das ist sehr kurzsichtig, da dadurch viel „Schwarmintelligenz“ und informelles Wissen der Belegschaft ungenutzt bleibt.

Es mangelt leider auch an attraktiven Umschulungsangeboten, die schon vor Verlust des Arbeitsplatzes ansetzen müssten. So sollte es möglich sein, dass Beschäftigte bei ihrer alten Firma in Teilzeit arbeiten und in der restlichen Zeit – bei vollem Gehalt – umgeschult werden. Zusätzlich sollten neue Arbeitsplätze gezielt in jenen Regionen geschaffen werden, wo die Menschen von Arbeitslosigkeit bedroht sind. Strauchelnde Firmen sollten von der öffentlichen Hand übernommen werden, um dann gesellschaftlich nützliche Produkte herzustellen. Regionale Transformationsräte, die alle Betroffenen repräsentieren, sollten dabei ein Mitspracherecht haben. Auch bei der öffentlichen Beschaffung sollte es möglich werden, regional erzeugte Fahrzeuge bevorzugen zu dürfen. Die vielen, über ganz Österreich verstreuten, Autohäuser und Werkstätten könnten zu „Mobility Hubs“ umgestaltet werden, wo elektrisch betriebene Leihfahrzeuge (zwei- bis vierrädrig) gewartet und vermietet werden. Denn speziell in ländlichen Gebieten bedarf es zur Überwindung der „letzten Meile“ attraktiver Alternativen zum eigenen Auto.

Für zukunftsfähige Produktionsstandorte in den österreichischen Automobilclustern braucht es langfristig die Orientierung an ökologischen Geschäftsmodellen. Andernfalls droht die Deindustrialisierung gesamter Regionen. Die verheerenden Folgen lassen sich an Beispielen wie Detroit nur erahnen. □

## Die Forderungen der AK

# Der Umbau der Wirtschaft muss rasch, gerecht und demokratisch erfolgen

### Konversion der KFZ-Industrie ist besonders dringend:

Stärkung und Weiterentwicklung des Industriestandortes Österreich im Rahmen der Dekarbonisierung durch Maßnahmen, die die energieintensiven Unternehmen und besonders betroffene Branchen wirksam in Richtung Umbau hin zu neuen, klimafreundlichen Produktionsweisen und Produkten unterstützen. Dabei müssen Chancen und Alternativen für die Beschäftigten im Sinne eines sozial gerechten Strukturwandels („Just Transition“) zentrales Element sein (Maßnahmen im Bereich der Qualifikation und Weiterbildung, arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, Erhalt des öffentlichen Eigentums).

### Mehr Demokratie und Zusammenarbeit:

Damit ein entsprechender Umbau auch gegen (fossile) Profitinteressen und im nötigen Tempo durchgesetzt werden kann, braucht es die demokratische Einbindung aller Betroffenen und ein breites Bündnis aus Gewerkschaften und Arbeiterkammern, der Klimabewegung, der Wissenschaft und den zum Umbau bereiten Teilen der Unternehmensschaft (Transformationsräte).

### Mobilitätswende jetzt:

Der Verkehrssektor ist derjenige Bereich, in dem seit 1990 die bei weitem größten Zuwächse

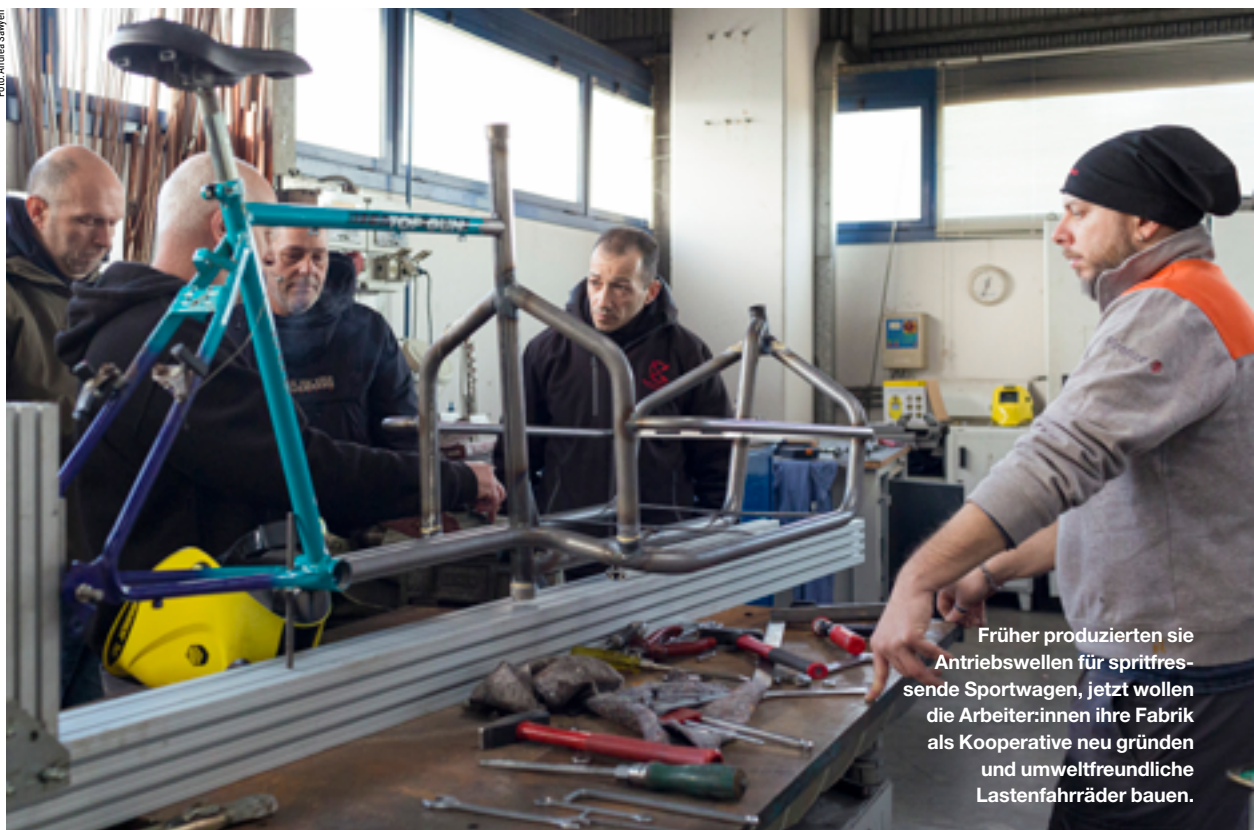
an Emissionen zu verzeichnen sind. Es gibt keine Lösung der Klimakrise ohne tiefgreifende Änderung im Verkehrssystem. Zur Erreichung der Klimaziele braucht es alle Instrumente: Investitionen, Ge- und Verbote, Ökosteuern und andere steuerliche Instrumente sowie „weiche“ Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung.

### Der öffentliche Verkehr ist ein zentrales Element der Dekarbonisierung und muss daher gestärkt werden:

Das Leitbild muss eine Siedlungsstruktur sein, in der praxistaugliche Alternativen zum Auto existieren. Dafür braucht es eine gute Abstimmung der Verkehrsträger und Infrastrukturinvestitionen in Park & Ride-Anlagen, in den Ausbau des Radwegenetzes und in Ladestationen für E-Fahrzeuge, sowie ein alltagstaugliches Angebot an Mikro-ÖV. Bei der City-Logistik benötigen wir Fahrverbote für fossil angetriebene LKW und Lieferfahrzeuge; die schrittweise Umsetzung muss nach einem klaren Zeitplan erfolgen. Schließlich ist es auch nötig, den Autoverkehr dort einzubremsen, wo der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist.

### Kurzgefasst

Die GKN-Werkhalle bei Florenz hat eine jahrzehntelange Tradition. Ursprünglich gehörte der Betrieb zum FIAT Konzern. 2018 wurde er vom Investmentfonds Melrose Industries übernommen. Im Werk wurden Antriebswellen für Fiat, Renault, Toyota und andere Großkonzerne produziert. Nachdem Melrose die Fabrik schließen wollte, ging die Fabrik an den Unternehmer Francesco Borgomeo über. Er versprach den gekündigten Arbeiter:innen einen Neuanfang. Dieses Versprechen hat er nicht gehalten, die Fabrik steht weiter still.



Früher produzierten sie Antriebswellen für spritzfresende Sportwagen, jetzt wollen die Arbeiter:innen ihre Fabrik als Kooperative neu gründen und umweltfreundliche Lastenfahrräder bauen.

# GKN in Florenz: Das Labor einer sozial-ökologischen Fabrik

Im Juli 2021 erhielten knapp 500 Arbeiter:innen des Autozulieferers GKN Driveline in der Nähe von Florenz ihre Kündigung. Die Krise der Autobranche hatte damit auch sie erreicht. Doch statt zu resignieren, begannen sie einen zähen Kampf für die sozial-ökologische Umgestaltung ihres Betriebs. VON CHRISTIAN BUNKE



**Christian Bunke** ist freier Journalist und lebt in Wien. Er schreibt über gewerkschaftliche und sozialpolitische Themen, Umweltkämpfe und Probleme der sozial-ökologischen Transformation.

Foto: privat

„Wir wollen unsere Fabrik neu begrünen“, erzählt Dario Salvetti, Betriebsrat bei GKN, der den Betrieb gemeinsam mit hunderten Kolleg:innen seit Juli 2021 besetzt hält. Seine Vision: Wo früher Antriebswellen für schnelle Autos produziert wurden, sollen zukünftig Lastenräder und Photovoltaikanlagen, deren Produktion ohne Seltene Erden auskommt, hergestellt werden. Dafür wollen Salvetti und seine Mitstreiter:innen eine Kooperative gründen. Zwei Drittel des Firmeneigentums sollen zukünftig in den Händen der Arbeiter:innen liegen. Das restliche Drittel soll an neue Investor:innen überführt werden.

Doch wenn Salvetti von Investor:innen spricht, meint er nicht Großbanken, Hedgefonds oder ähnliche Finanzkonzerne, die mit dem Begriff oft asso-

ziiert werden. „Wir wollen eine Bewegung solidarischer Investor:innen aus ganz Europa gründen. Mit deren Hilfe wollen wir eine Millionen Euro für die Neugründung unserer Fabrik sammeln.“ Diese Investor:innen, bestehend aus „Klimabewegung, Gewerkschafter:innen, anderen Arbeiter:innen und aus sozialen Initiativen der Zivilgesellschaft“, wie Salvetti weiter ausführt, sollen zukünftig bei GKN ein „sozial-ökologisches Korrektiv“ bilden. So soll gewährleistet werden, dass die neue Kooperative an ihren Idealen festhält und nicht in kapitalistische Verhaltensweisen abdriftet. „Wir

## 170.000 Euro

erbrachte ein Crowdfunding für die Kooperative der GKN-Arbeiter:innen.

brauchen ein Gegengewicht zu den unvermeidbaren kapitalistischen Tendenzen, die entstehen werden“, so Salvetti. „Wir sind eine Arbeiter:innen-kooperative in einer kapitalistischen Gesellschaft. Da haben wir keine Illusionen.“

### Wer investiert in eine gesellschaftlich nützliche und ökologische Produktion?

Allen Unwägbarkeiten zum Trotz erscheint die Gründung einer Kooperative den GKN-Arbeiter:innen als einzige Möglichkeit, ihren Kampf zu einem erfolgreichen Ende zu führen. „In den vergangenen Jahren mussten wir erleben, dass Regierung und Fabrikeigentümer alles unternommen haben, um uns fertig zu machen“, sagt Salvetti. „Seit Oktober 2022 haben wir keinerlei Löhne mehr erhalten. Immer mehr Leute geben den Kampf auf, einfach weil sie es sich nicht mehr leisten können. Trotz aller Massendemonstrationen mit zehntausenden Menschen, und der riesigen Unterstützung durch die Klimabewegung und andere soziale Bewegungen.“

Gemeinsam mit Wissenschaftler:innen hatten die GKN-Arbeiter:innen schon in der Frühphase der Besetzung einen Plan ausgearbeitet, ihre Fabrik umzurüsten auf die Produktion von Antriebswellen für Busse des öffentlichen Nahverkehrs. Doch dann mussten sie die Erfahrung machen, dass weder der italienische Staat, noch der sich zwischenzeitlich als rettender Investor gerierende Industrielle Francesco Borgomeo daran Interesse hatten. „Wir wollen, dass der Staat interveniert“, sagt Salvetti. „Aber nach Jahrzehnten des Neoliberalismus hat der Staat weder den Willen, noch die Strukturen, um eine Vergesellschaftung zu organisieren. Es fehlt an Know-How und an qualifizierten Leuten, die unsere Fabrik in eine gesellschaftlich nützliche Planung überführen könnten.“

Eine gesellschaftlich nützliche, und dabei gleichzeitig ökologische Produktion zu organisieren, ist jedoch das erklärte Ziel des Fabrikkollektivs, dem Salvetti als Betriebsrat angehört. Das Kollektiv entstand im Jahr 2019, um die Belegschaft politisch handlungsfähig zu machen. Zwar war und ist die große Mehrheit der GKN-Arbeiter:innen Mitglied bei der Industriegewerkschaft FIOM, die deren Arbeitskampf auch unterstützt. Aber es fehlte auf betrieblicher Ebene ein Forum für den unmittelbaren Austausch und die Aktivierung. Über das Kollektiv können sie in Nachbarschaften, Sportvereine, Kirchen und linke soziale Zentren

hineinwirken. Seit seiner Gründung unterstützte das Fabrikkollektiv Bewegungen gegen die Abschiebung von Flüchtlingen, nahm an Großdemonstrationen der Fridays for Future Bewegung teil und greift sowohl in Italien, als auch international anderen streikenden Arbeiter:innen unter die Arme – so zum Beispiel den ebenfalls von der Schließung ihrer Fabrik betroffenen GKN-Arbeiter:innen in der ostdeutschen Stadt Zwickau. In einer Videobotschaft gab Salvetti seinen deutschen Kolleg:innen den Rat mit auf den Weg, den Kontakt zur Klimabewegung zu suchen.

**Fabrikkollektive, wie jenes bei GKN, haben in Italien eine lange, aber verschüttete Tradition.**

### Ein gemeinsamer Kampf für unsere Zukunft

Fabrikkollektive, wie jenes bei GKN, haben in Italien eine lange, aber verschüttete Tradition. Ihre Wurzeln liegen in den Fabrikkämpfen bei der norditalienischen Autoindustrie der 1960er Jahre. Damals organisierten sich die Arbeiter:innen, unter anderem beim FIAT-Konzern, um selbstbestimmt gegen Arbeitsdruck, schnelle Fließbandgeschwindigkeiten und gesundheitsschädliche Arbeitsbedingungen vorzugehen. Die Idee, dass Arbeiter:innen selbst über die Bedingungen ihrer Produktion entscheiden sollen, war von Beginn an Teil des Konzepts dieser Kollektive. Mit ihrem Motto „Insorgiamo“ – „Lasst uns aufstehen“, knüpfen die heutigen GKN-Arbeiter:innen wieder daran an. Auf die Zusammenarbeit mit der italienischen Klimabewegung angesprochen ist es Salvetti wichtig zu betonen, dass es für ihn hier nicht um zwei getrennte Kämpfe geht: „In Wirklichkeit gibt es nur den einen Kampf – den um unsere Zukunft. Und mit unserer sozial-ökologischen Fabrik wollen wir einen Beitrag dafür leisten.“

**Wir wollen eine Bewegung solidarischer Investor:innen aus ganz Europa gründen. Mit deren Hilfe wollen wir eine Millionen Euro für die Neugründung unserer Fabrik sammeln.“**

Der Weg dahin wird nicht leicht. In einem ersten Crowdfunder versuchten die GKN-Arbeiter:innen Anfang 2023 die gesellschaftliche Basis für ihr Projekt auszutesten. Innerhalb kürzester Zeit kamen 170.000 Euro zusammen – das selbst gesteckte Ziel lag bei 100.000 Euro. Im Herbst 2023 gehen Salvetti und Kolleg:innen auf Europatour. Sie wollen damit einerseits Menschen zum Zeichnen von Anteilen für ihre Kooperative bewegen. Außerdem wollen sie mit Gewerkschafter:innen und Klimabewegten ins Gespräch kommen, um den Gedanken einer alternativen, sozial-ökologischen Produktionsweise zu verbreiten. □



# Reparaturbonus – Potenzial für ein europäisches Erfolgsmodell?

Reparatur ist neben der Haltbarkeit eines der wichtigsten Kriterien, um Produkte lange nutzen zu können. Alleine in Wien wurden laut Reparaturnetzwerk Wien im letzten Jahr 15.000 Tonnen CO<sub>2</sub> und 45.000 Tonnen Material eingespart. VON NINA TRÖGER



**Nina Tröger**

ist Mitarbeiterin der Abteilung Konsument:innenpolitik/Konsumforschung der AK Wien

Foto: AK/Lisi Specht

Die drei größten Hinderungsgründe von Reparaturen sind vor allem die Nicht-Reparierbarkeit von Geräten, das (vermeintlich) hohe Alter und die Kosten, wie eine Erhebung der AK von Haushaltsgroßgeräten zeigt. Dass insbesondere eine Kostensenkung sich positiv auf die Bereitschaft zur Reparatur auswirkt, hat der österreichische Reparaturbonus deutlich gezeigt. Die österreichweite Einführung des Reparaturbonus hat eine längere Vorgeschichte. Ende 2017 begann zuerst die Stadt Graz auf kommunaler Ebene mit dem ersten Reparaturbonus in Österreich, nach einem Jahr hat Oberösterreich als erstes Bundesland Reparaturen finanziell gefördert, nach und nach folgten die Steiermark, Niederösterreich, Salzburg und Wien. Ende April 2022 hat schließlich das Klimaministerium einen bundesweiten Reparaturbonus im-

**Der österreichische Reparaturbonus übertraf alle Erwartungen, bis zum April 2023 wurden schon mehr als 560.000 Gutscheine eingelöst.**

plementiert. Das Prinzip ist seit der Entstehung im Wesentlichen gleich: Gefördert werden 50 % der Kosten (maximal 200 Euro) für die Reparatur von elektrischen Geräten. Auch Kostenvorschläge werden mit einem Maximalbetrag von 30 Euro zur Hälfte finanziert. Aufgrund von

Betrugsfällen durch Betriebe musste im Juli 2023 der Reparaturbonus zwischenzeitlich gestoppt werden und soll ab Herbst in adaptierter Form wieder verfügbar sein. Die Förderbeträge sollen dann unmittelbar an die Kund:innen ausgezahlt werden.

**Es wird mehr repariert, wenn die Anreize stimmen**

Der nationale Reparaturbonus übertraf nach einem Jahr des Bestehens alle Erwartungen – es wurden bis April 2023 schon mehr als 560.000 Gutscheine eingelöst, der Meilenstein von 400.000 Reparaturgutscheinen war erst für das Jahr 2026 avisiert

worden. Die Hälfte aller reparierten Geräte betrafen Smartphones und Handys, auf den nächsten Stellen folgten mit je zirka 10 % Geschirrspüler, Waschmaschinen und Kaffeemaschinen. Das Projekt wird über einen EU-Fördertopf mit einer Maximalsumme von 130 Millionen Euro finanziert und endet 2026. Aufgrund der hohen Nachfrage ist zu befürchten, dass die Förderung schon früher ausläuft. Unklar ist, wie es nach dem Ende der Förderung weitergeht.

Das Projekt bestätigt sehr anschaulich, dass die Kosten ein großer Hinderungsfaktor für die Inanspruchnahme von Reparaturen sind – sobald diese sinken, wird mehr repariert. Es braucht daher auch nach dem Ende der Förderperiode Maßnahmen. Wünschenswert wäre jedenfalls ein EU-weites Fördermodell. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs des Reparaturbonus auf alle Konsumgüter wäre wichtig, damit z.B. auch Möbel, Textilien oder Spielzeug verstärkt repariert werden. Der österreichische Reparaturbonus gilt in anderen europäischen Ländern wie beispielsweise Deutschland als ein Best-Practice Beispiel. Bis zu einer EU-weiten Regelung sollte die nationale Variante daher unbedingt verlängert und erweitert werden.

Neben der Förderung von Anreizen, sind aber auch Regulierungen im Produktdesign notwendig, damit Produkte überhaupt wieder reparierbar werden. Dies soll die EU-Ökodesign-Verordnung sicherstellen, die gerade auf europäischer Ebene verhandelt wird. Zu erwarten ist, dass verbindliche Vorschriften hinsichtlich Haltbarkeit und Reparierbarkeit (Möglichkeit des Öffnens der Geräte, Akkutausch) für viele Konsumgüter festgelegt werden. Nur mehr Produkte, die diese Kriterien erfüllen, dürfen dann auf den europäischen Markt. Zusätzlich soll der Reparaturindex, der voraussichtlich 2025 zum ersten Mal für Smartphones



Foto: Adobe Stock / Maksim Kotelko

### Kurzgefasst

Die Kosten von Reparaturen sind eine große Barriere für Konsument:innen. Der österreichweite Reparaturbonus hat die Reparaturen in die Höhe schnellen lassen. Aus diesem Best-Practice Beispiel heraus müssen nun EU-weite Fördermaßnahmen entwickelt werden. Ergänzend dazu sind Regulierungen bspw. im Produktdesign und hinsichtlich Konsument:innenrechte notwendig.

**Die Reparierbarkeit, insbesondere auch von Smartphones, sollte eigentlich ein Qualitätskriterium sein.**

kommt, Konsument:innen über die Reparierbarkeit von Geräten informieren. Der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission zum „Right to Repair“ soll für Konsument:innen Reparaturen erleichtern. Es werden zwar Instrumente wie eine Reparaturverpflichtung für bestimmte Produkte vorgeschlagen, diese sind aber zu eingeschränkt. Die Kostenkomponente wird in dem Vorschlag völlig außer Acht gelassen, wie auch die AK kritisiert.

### Der fragwürdige Reiz des Neuen

Allgemein ist kritisch zu hinterfragen, warum neue Produkte im Verhältnis zur Reparatur so günstig sind, dass sich eine Reparatur ökonomisch für die Konsument:innen oft nicht lohnt. Der niedrige Preis liegt zum Großteil an den Produktionsbedingungen der Neuware, die oft im globalen Süden unter menschenunwürdigen Bedingungen produziert werden – sei es in der Textilbranche oder auch in der Unterhaltungselektronik. Hier braucht es vor allem eine Sicherstellung guter Produktionsbedingungen – wie sie etwa das Lieferkettengesetz

bietet. Weiters haben sich die Produktzyklen in den letzten Jahrzehnten massiv beschleunigt. Neue Produkte am Markt, die (vermeintlich) technische Innovationen bringen, sollen Konsument:innen dazu anhalten, etwas neues zu kaufen, statt noch funktionsfähige Güter zu reparieren. Zusätzlich suggeriert Werbung und geschicktes Marketing, dass neue Produkte vermeintlich notwendig sind, um im sozialen Kontext mithalten zu können.

Ein starker Hebel ist zum einen das Gewährleistungsrecht – eine Verlängerung der Gewährleistung würde dazu beitragen, dass Produkte generell länger haltbar sind. Zweitens spielt das Produktdesign eine wesentliche Rolle bei der Reparierbarkeit. Hier sind durch die Ökodesign-Verordnung Verbesserungen erwartbar, es ist daher ein rascher Beschluss und eine schnelle Umsetzung der Produktmaßnahmen notwendig. Auf Konsument:innenseite braucht es neben der Kostensenkung von Reparaturen auch die Schaffung von Infrastrukturen – z.B. durch Reparaturzentren oder Repair-Cafés. Hier muss auch der Arbeitsmarkt durch Ausbildungen im Bereich Reparatur entsprechend Vorkehrungen leisten, damit die erhofften Anstiege bei Reparaturen nicht zu einem Bumerang-Effekt führen. □

**Warum sind neue Produkte so günstig, dass sich eine Reparatur oft nicht lohnt?**

### Hilfreiche Links:

<https://www.reparaturnetzwerk.at/>  
<https://www.repanet.at/>  
<https://www.reparaturfuehrer.at/>

# Neue Gentechnik – ein Patent gegen die Klimakrise?

Seit einigen Jahren setzen sich Industrie und Wissenschaft intensiv für vereinfachte Regelungen bei der Neuen Gentechnik ein. Sie sind nun fast am Ziel. Ein Großteil der neuen Gentechnik-Produkte, soll von geltenden Gentechnikregeln ausgenommen werden. Was hätte dies für Folgen? VON IRIS STRUTZMANN



**Iris Strutzmann** ist Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.  
Foto: privat

Die EU-Gesundheitskommissarin Stella Kyriakides, pries in ihrer Präsentation des Verordnungsentwurfs zur Neuregelung von Neuer Gentechnik (NGT)-Pflanzen diese zum wiederholten Male als Wunderwaffe gegen die Klimakrise an. NGT-Pflanzen könnten Dürren und Unwettern besser widerstehen. Sie würden höhere Erträge liefern, verbrauchten weniger Dünger und Wasser und seien resistenter gegen Schädlinge, wodurch Pestizide eingespart werden könnten. Die europäische Lebensmittelbehörde EFSA könnte dies mit Fakten belegen. Aber stimmt diese Darstellung wirklich? Oder ist es nicht vielmehr ein Framing der Industrie und Teilen der Wissenschaft, um endlich Gentechnik in der EU salonfähig zu machen?

## Was bewirkt die Neue Gentechnik?

Bei der bisherigen Gentechnik werden mit Hilfe von gentechnischen Verfahren Gene bzw. Genkonstrukte von artfremden Organismen in das Erbgut einer Pflanze eingeführt. Bei der neuen Gentechnik kann das Erbgut im Organismus gezielt geändert werden. So können einzelne Gene abgeschaltet, ausgeschnitten, neu kombiniert oder auch neues Erbgut eingebracht werden. Die möglichen Anwendungen sind um einiges vielfältiger und auch zielgerichteter. Das heißt nicht, dass es keine negativen Effekte geben kann. So verweist der Wissenschaftler Christoph Then von Testbiotech auf vielfältige Studien über unbeabsichtigte und unvorhergesehene Folgen bei der Verwendung der Genschere CRISPR/Cas. Kürzlich wurde beispielsweise ein Effekt von Doppelstrangbrüchen in Pflanzen beschrieben, der als „Chromothripsis“ bezeichnet wird. Weil beim Einsatz der Genschere CRISPR/Cas oft hunderte genetische Veränderungen auf einmal auftreten, können Abschnitte des Erbguts vertauscht, verdreht, neu kombiniert werden oder

ganz verloren gehen. Die Auswirkungen auf die Pflanze sind noch unklar. Ohne umfassenden Risikocheck, der mögliche negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt beurteilt, ist der Einsatz der Verfahren der neuen Gentechnik laut Then unverantwortlich.

Auch der Europäische Gerichtshof (EuGH) definierte in seinem Urteil vom 18. Juli 2018, Verfahren der Neuen Gentechnik als gentechnisch veränderte Organismen (GVO) nach EU-Gentechnikrecht. Er begründete dies mit der Neuheit der Verfahren, sowie möglicher Gefahren für die menschliche Gesundheit und Umwelt. Daher sollten im Sinne des Vorsorgeprinzips geltende EU-Gentechnikregeln auch für die Neue Gentechnik gelten.

Konsument:innen- und Umweltorganisationen begrüßten den vorsorgenden Ansatz, der Katzenjammer war hingegen bei Gentechnik-, Agrar- und Saatgutbranche nach diesem EuGH-Urteil groß. Sie setzten nun alles daran, die geltende Gentechnikregeln für NGTs aufzuweichen. Mit dem Vorschlag der Kommission sind sie nun fast am Ziel: Es werden fast alle Regeln für Lebens- und Futtermittel der neuen Gentechnik ausgehebelt, sofern diese im Endprodukt kein fremdes Erbgut enthalten. Dies bedeutet in der Praxis, dass es für fast alle NGT-Produkte künftig kein Zulassungssystem für diese Gentechnik nach definierten Kriterien des EU-Gentechnikrechts gibt und somit auch keine umfassende Risikobewertung, bevor Gentechniklebensmittel auf dem europäischen Markt landen.

## Warum überhaupt die neue Gentechnik einsetzen?

Der Großteil der mit dieser Frage befassten Wissenschaftler:innen ist der Meinung, dass die Neue

### Kurzgefasst

Der im Juli 2023 veröffentlichte Entwurf zur Neuen Gentechnik bringt erhebliche Erleichterungen für den Anbau von Gentechnikpflanzen der neuen Generation. Für rund 95 Prozent dieser Gentechniklebensmittel wird auf Risikochecks und Kennzeichnung für Konsument:innen verzichtet. Ein generelles Anbauverbote darf es auch nicht mehr geben. Nur in der Biolandwirtschaft ist der Einsatz verboten.





Foto: markus-spähe / unsplash

Die Züchtung von hitzebeständigem Saatgut soll mit der Neuen Gentechnik leichter möglich sein.

Gentechnik genauso sicher sei, wie die herkömmliche Pflanzenzüchtung, wenn nur kleine Veränderungen im Erbgut einer Pflanze vorgenommen werden. Es wurde wiederholt betont, dass die Methoden der neuen Gentechnik die gleichen Veränderungen im Erbgut hervorrufen, wie die herkömmliche Pflanzenzüchtung. Wenn dem tatsächlich so ist, dann stellt sich die Frage, warum eine in Japan auf dem Markt befindliche Tomate mit einem erhöhten Wert des Inhaltsstoffes GABA ( $\gamma$ -Aminobuttersäure) nur mit Hilfe der Genschere erreicht werden konnte? Die konventionelle Züchtung brachte hier keinen Erfolg. Der Grund mag darin liegen, dass die Genschere auch das Eindringen in Regionen des Erbgutes ermöglicht, die von Natur aus besonders gegen zufällige Mutationen geschützt sind.



## 90 Prozent

der Österreicher:innen wünschen sich eine Kennzeichnung als GVO bei neuer Gentechnik. Icon: Michael Haderer

Dies relativiert die Behauptung, dass gezielte Mutationen eigentlich nur das tut, was in der Natur ständig passiert. Nicht zuletzt ist der besondere Mechanismus von CRISPR-Cas, alle Stellen einer bestimmten DNA-Sequenz im Genom gleichzeitig zu verändern, ein Effekt, der bei natürlichen Mutationen mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Darin liegt auch eine besondere Stärke der Technik: Es könnte möglich sein, die allergene Glutenproduktion im Weizen auszuschalten, wie Benedikt Härlin von der NGO „Save our Seeds“ beschreibt.

Mittlerweile werden die großen Hoffnungen relativiert, dass die Neue Gentechnik die Klimakrise aufhält. So gibt die Mikrobiologin und Befürworterin von NGTs Ortrun Mittelsten Scheid zu: „Trockenresistenz, Hitzeresistenz, Salzresistenz, die jetzt im Zuge des Klimawandels als Züchtungsziele besonders attraktiv sind, sind komplexe Eigenschaften, an denen in der Regel mehrere Gene, epigenetische Regulierungen und andere Faktoren beteiligt sind. Sie entscheiden zusammen darüber, ob Pflanzen mit bestimmten Bedingungen zurechtkommen“. Es gibt also kein ▷

**Die Versprechen von klimafitten Pflanzen und weniger Einsatz von Pestiziden bei neuer Gentechnik erinnern an die Verheißungen für Gentechnik vor 25 Jahren.**

**Weil beim Einsatz der Genschere CRISPR/Cas oft hunderte genetische Veränderungen auf einmal auftreten, können Abschnitte des Erbguts vertauscht, verdreht, neu kombiniert werden oder ganz verloren gehen.**

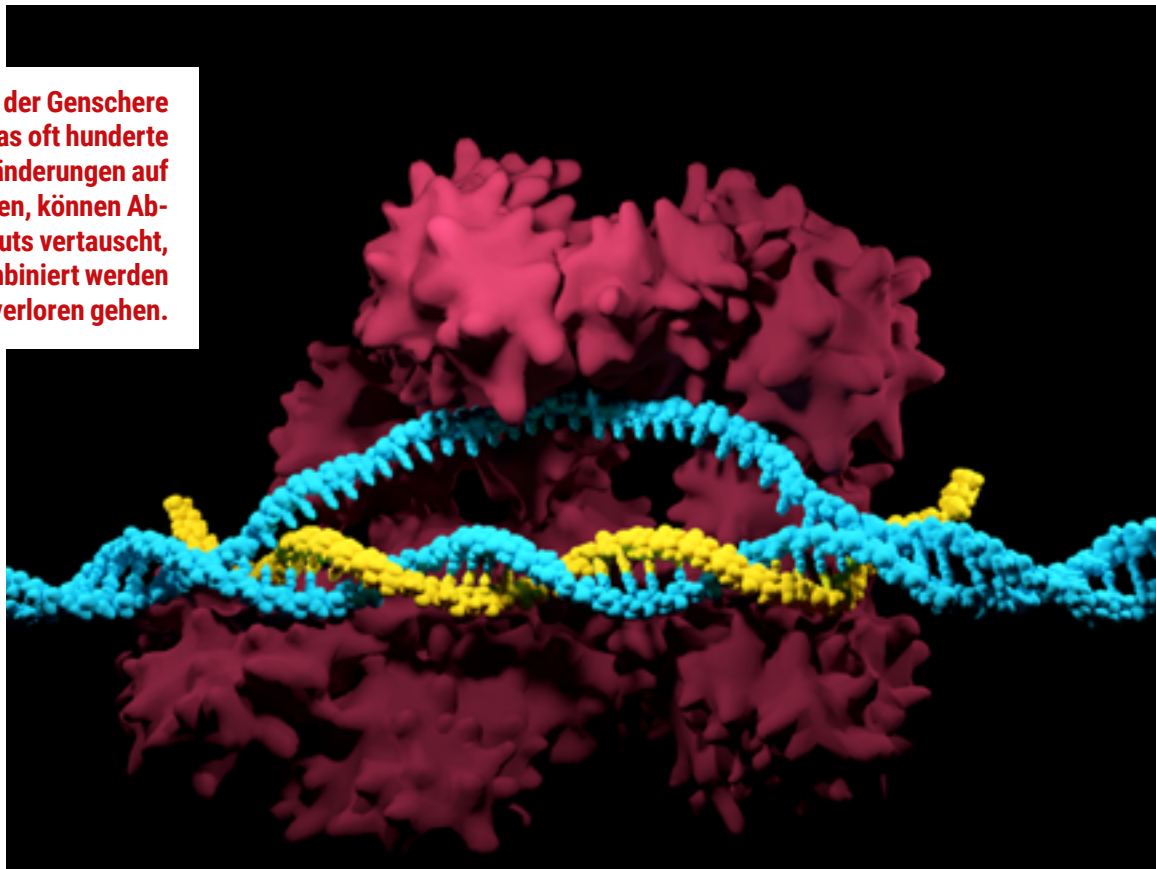


Foto: iStock.com / Meletius Verris

„Hitze- oder Trockengen“. Daher stellt sich die Frage, ob NGTs die übersteigerte Erwartung einer besseren Anpassung an die Klimakrise tatsächlich erfüllen können.

### **Vorsorgeprinzip, Wahlfreiheit, Biolandbau und Patente – viele offene Fragen**

Das europäische Wissenschaftsnetzwerk ENSSER kritisiert den Vorschlag der Kommission als wissenschaftlich inakzeptabel, er hebe die Bestimmungen des Vorsorgeprinzips auf und gefährde die Öffentlichkeit und die Umwelt. Die Gleichsetzung von Pflanzen, die mit Hilfe neuer gentechnischer Verfahren behandelt wurden mit jenen konventioneller Züchtung, sei laut ENSSER eine Rückkehr zum Konzept der „wesentlichen Gleichwertigkeit“, das in den ersten EU-Gentechnikvorschriften der 1990er Jahre verwendet und in den späteren, d. h. den aktuellen Rechtsvorschriften, als unwissenschaftliches und unzuverlässiges Konzept verwor-

**Für 84 Prozent der Österreicher:innen ist gentechnikfrei ein wichtiges Einkaufskriterium.**

fen wurde. Dieser Mangel an wissenschaftlicher Grundlage und Beweisen zeigt sich vor allem in der Willkür bei der Anzahl der Veränderungen oder Basenpaar-Insertionen/Substitutionen, die als „gleichwertig“ gelten dürfen. Wobei die „Gleichwertigkeit“ eindeutig nicht gleichwertige Sicher-

heit bedeutet. Daher lehnt ENSSER den Vorschlag der Kommission auch ab und fordert mehr Wissenschaftlichkeit ein.

Für Konsument:innen bedeutet der Vorschlag nichts Gutes. Denn damit wird die Wahlfreiheit beim Großteil der NGT-Lebens- und Futtermittel ausgehebelt, weil diese nicht als GVO gekennzeichnet werden müssen. Aber auch das in der EU eigentlich verankerte Vorsorgeprinzip wird nicht mehr wahrgenommen. Und für die Biolandwirtschaft, die gentechnikfrei produziert sowie die gentechnikfreie konventionelle Land- und Lebenswirtschaft, stellt der Vorschlag vor große Herausforderungen.

Offen lässt der Vorschlag auch den Umgang mit Patenten der neuen Gentechnik. Die Zahl von Patentanmeldungen, um technische Innovationen mit Neuer Gentechnik wirtschaftlich profitabel zu nutzen, ist in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen. So meldete die Firma Corteva weltweit bereits 1430 Patente auf neue Züchtungsverfahren

**230**

Von 230 wissenschaftliche Publikationen zur Neuen Gentechnik beschäftigten sich fünf mit klimafitten Pflanzen.

und -produkte an. Die deutsche Firma Bayer, als zweitgrößter Player im „Patentwettbewerb“, meldete immerhin 119 Patente an. Dabei geht es nicht nur um einzelne Pflanzen, sondern um breite Anwendungen wie zB Resistenzen gegen Krankheiten. Aber nicht nur das Saatgut, sondern auch die genteelten und verarbeiteten Produkte sind Teil des Patentantrags. So wären zukünftig für die Bäuerin, die eine Kartoffelsorte mit höherem Stärkegehalt anbaut, für den Bäcker, der aus dem Mehl dieser Kartoffeln Brot bäckt, für die Lebensmittelindustrie, die aus dieser Kartoffelsorte ihre Produkte herstellt, also folglich bis hin zu den Pommes Frites auf dem Teller, Lizenzgebühren zu bezahlen. Patente erhöhen die Marktmacht derjenigen, die Patente anmelden und führen zu einer größeren Abhängigkeit von internationalen Konzernen. Konkret bedeutet das, dass Konzerne Monopolrechte auf wichtige, natürliche Eigenschaften wie zB Hitzetoleranz oder die Resistenz gegen eine Krankheit bekommen und somit andere von ihrer Nutzung ausschließen können. Gerade in Zeiten der Klimakrise ist es aber umso wichtiger, ausreichend biologische Vielfalt zur Verfügung zu haben.

### Die Klimakrise braucht eine andere Resilienz

Die österreichische Politik vertritt eine klare Haltung: Auch für Methoden der „Neuen Gentechnik“ muss das bestehende Regelwerk der Gentechnik

gelten. Die Menschen in Österreich wollen wissen, was sie essen. Transparenz am Teller kann nur durch verpflichtende Kennzeichnung garantiert werden“, wie die zuständigen Minister:innen betonen. Dies ist auch die Haltung von Konsument:innen-, Umweltschutzorganisationen, der Biolandwirtschaft und gentechnikfreien Lebensmittelwirtschaft in Österreich und ganz Europa. In den kommenden Monaten wird der Vorschlag der EU-Kommission intensiv vom Europäischen Rat und Europäischem Parlament diskutiert. Noch vor den Neuwahlen des EPs Juni 2024 könnte dieser beschlossen werden.

**Der Europäische Gerichtshof urteilte, dass Verfahren der Neuen Gentechnik im Sinne der Vorsorge als gentechnisch veränderte Organismen nach EU-Gentechnikrecht gelten.**

Gentechnikpflanzen werden wenig zu mehr Resilienz in der Landwirtschaft beizutragen. Was es vielmehr braucht, ist eine Veränderung des Landwirtschaftssystems. Wenn es weniger Wasser gibt, ist der Aufbau von Humus im Boden zielführend. Der kann auch bei Hochwässern helfen, weil er mehr Wasser im Boden speichert, und das führt zu weniger Überflutungen. Oder weniger Bodenversiegelung, um Flächen für die Ernährungssicherung zur Verfügung zu haben. Es braucht also vielmehr eine resiliente und nachhaltige europäische Landwirtschaft, mit funktionierenden Ökosystemen, im Interesse der Umwelt und der Gesellschaft. □

## AK-Standpunkt:

Die AK lehnt den vorgelegten Entwurf zur Deregulierung für neuen Gentechniken ab und fordert eine grundlegende und umfassende Überarbeitung mit folgenden Eckpunkten:

- **Wahlfreiheit für Konsument:innen entlang der gesamten Wertschöpfungskette:**

Lebens- und Futtermittel, die mit Verfahren der neuen Gentechnik hergestellt werden, müssen als gentechnisch veränderte Produkte gekennzeichnet werden, um Konsument:innen und allem Nutzer:innen entlang der Kette eine informierte Wahl zu ermöglichen.

- **Das rechtlich verankerte und etablierte Vorsorgeprinzip darf nicht geschwächt oder umgangen werden:** Vor einer Marktzulassung sind alle Lebens- und Futtermittel, die mit Hilfe neuer Gentechnik hergestellt werden, auf

Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu überprüfen.

- **Die biologische Landwirtschaft, wie auch die gentechnikfreie konventionelle Lebensmittelproduktion, dürfen nicht gefährdet werden.** Bestehende EU-Regelungen zur Gentechnik müssen daher auch in Zukunft für alle NGT-Verfahren gelten.

- **Für alle NGT-Pflanzen sind seitens der Entwickler und/oder Inverkehrbringer Nachweisverfahren vorzulegen,** hier darf es keine Ausnahmen und keine Erleichterungen für die Gentechnikbranche geben.



# Diesel-Skandal: Betrug hat sich für die Pkw-Hersteller:innen ausgezahlt

Acht Jahre nach Auffliegen des „Abgasschwindels“ von Volkswagen sind die Folgen noch immer nicht aufgearbeitet. Eine Studie im Auftrag der AK Wien zeigt erstmals das Ausmaß in Österreich auf. Weil Behörden wegschauen, sind Umwelt und Autobesitzer:innen massiv betroffen. VON FRANZ GREIL



**Lydia Ninz und Alexander Holzleitner: Dieselskandal – Ein Update. Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselfahrzeugen in Österreich.**

(Informationen zur Umweltpolitik, 207. Wien, 2023)

Download unter:



Österreich ist vom Dieselskandal, der mit dem VW-Abgasskandal im September 2015 begonnen hat und mittlerweile fast alle Autohersteller:innen umfasst, arg geschädigt: 537.000 Dieselfahrzeuge des VW-Konzerns, aber auch von Mercedes, Opel, Renault und BMW mussten wegen illegaler Abschalteinrichtungen oder Konformitätsabweichungen verpflichtend bzw. freiwillig zum Software-Update zurückgerufen werden. Dazu kommen weitere 253.000 Autos von VW und Renault, deren Abgasreinigungen durch freiwillige Serviceaktionen optimiert werden sollten. Alles in allem sind laut AK-Studie knapp 800.000 Diesel-Pkw ohne EU-konforme Abgasvorrichtung weiterhin mit zu hohen Stickoxid-Emissionen in Österreich unterwegs.

Der größte Umweltskandal der jüngeren Geschichte (siehe dazu auch die Umweltgrafik auf Seite 6) ist damit aber noch nicht Vergangenheit. Die Einhaltung von vorgeschriebenen Abgas-Grenzwerten ist ein wichtiger Bestandteil einer EU-Typengenehmigung. Wird diese aufgehoben, droht der Entzug der Fahrerlaubnis und dann kann ein Auto auch nicht verkauft werden. Sollte ein Urteil eines deutschen Verwaltungsgerichts („Schleswig-Urteil“) in letzter Instanz bestätigt werden, könnten infolge dieses Musterurteils noch einmal 800.000 Diesel-Pkw in Österreich ihre Fahrbewilligung verlieren. Das sind im Wesentlichen Pkw, die zwischen 2010 und 2019 als Neufahrzeuge verkauft wurden.

## **Straffer Vollzug in Nordamerika, Totalversagen in Europa**

Die Aufarbeitung des Diesel-Skandals ging in den USA und Kanada recht flott über die Bühne. Durch strenge Umweltschutzgesetze („US Clean Air Act“) und effiziente Sammelklagen musste Volkswagen zur Begleichung der Dieselschäden in den USA

23 Milliarden Euro auf den Tisch legen – für „nur“ 560.000 manipulierte Fahrzeuge. Diese Autos wurden rasch aus dem Verkehr gezogen oder deutlich verbessert. Bis spätestens 2020 bekamen die Kund:innen Ausgleichszahlungen zwischen 5.000 und 10.000 Dollar, selbst Leasingkund:innen und frühere Besitzer:innen wurden entschädigt.

Für den „Rest der Welt“ musste Volkswagen bisher nur zehn Milliarden Euro zahlen – für über zehn Millionen verkaufte Autos. Und in Europa? In Europa wurden die Käufer:innen von manipulierten Dieselfahrzeugen mit Rückrufen abgespeist. Schadenersatzzahlungen oder echte Umrüstungen mit Hardware kamen nicht in Frage, weder vonseiten der Regierungen noch vonseiten der Autohersteller:innen. Regierungen und Behörden verzichteten darauf, diese zu bestrafen. Rückrufe sollten genügen, um die illegalen Abschalteinrichtungen zu entfernen und die Autos in einen legalen Zustand zu versetzen. Mit Kosten zwischen 70 und 200 Euro pro Auto waren diese Software-Updates eine wirtschaftlich günstige Lösung für die Industrie, abgastechisch aber eine Augenauswischerei. In den meisten EU-Staaten zogen sich die Rückrufe schleppend dahin, die angekündigten Zeitpläne wurden bei weitem nicht eingehalten. 1,2 Millionen oder 15 Prozent der manipulierten Volkswagen der ersten Stunde (mit dem Motor EA 189) sind in ganz Europa noch unverändert im „Schmutzmodus“ unterwegs.

In Österreich bleiben bislang betroffene Diesel-Pkw-Besitzer:innen und die Umwelt auf der Strecke, weil es keine effektiven Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten gibt und die Behörden schlicht nur wegschauen. Laut AK-Studie haben in Österreich rund 25.000 betroffene Pkw-Besitzer:innen geklagt,

**Kurzgefasst**

Die Studie „Dieselskandal – Ein Update“, die im Auftrag der AK Wien durchgeführt wurde, erhebt erstmals den Bestand an Diesel-Pkw in Österreich, die nicht den Abgasvorschriften der EU entsprechen und vom Entzug der Fahrbewilligung betroffen sind. Darüber hinaus fasst sie alle wesentlichen Vorgängen seit Aufliegen des Dieselskandals im Jahr 2015 zusammen und zeigt das Versagen von Regierungen und Behörden in Europa auf.



davon die meisten mit Hilfe des Vereins für Konsumenteninformation (VKI) im Auftrag von AK und Sozialministerium. Demgegenüber stehen knapp 800.000 Auto, die rückgerufen werden mussten.

**Hersteller:innen müssen für Schäden an Umwelt und gegenüber PKW-Besitzer:innen geradestehen**

Die Politik muss pro-aktiv eine Lösung vereinbaren, die das Umweltproblem und das Problem aus Verbraucher:innensicht zufriedenstellend löst. Dabei muss Österreich alle rechtlichen Möglichkeiten nutzen, auch gegenüber der deutschen Zulassungsbehörde. Konkret fordert die AK:

- Österreich muss in einem ersten Schritt das unsinnige Software-Update von VW stoppen und bei der EU-Kommission ein Überprüfungsverfahren

gemäß EU-Typgenehmigungsverfahren auch bei anderen Hersteller:innen einleiten.

- Eine Nachrüstung mit einer EU-konformen Abgasvorrichtung auf Kosten der Hersteller:innen ist bei vielen Autos die einzige sinnvolle Reparatur-Variante. Dort, wo dies technisch nicht geht, legt die Politik, etwa für Stilllegungen, Lösungen auf Kosten von Hersteller:innen fest.

- Marktüberwachungsbehörden müssen Abgasüberprüfungen vornehmen und diese der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen, damit Autohersteller:innen nicht auf Tauchstation gehen können.

- Massenschäden brauchen passende Rechtsinstrumente, um ein Verfahren mit einer Vielzahl von Anspruchsinhaber:innen abzuwickeln. Die EU-Richtlinie über Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher muss endlich umgesetzt werden. Hier ist Österreich längst in Verzug.

- Der größte Umweltskandal darf nicht ohne strafrechtliche Folgen bleiben. Die Behörden müssen Strafen gemäß Kraftfahrzeuggesetz verhängen. □



**Franz Greil** ist Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.

Foto: Erwin Schuh



**800.000**

Diesel-Pkw sind in Österreich ohne EU-konforme Abgasvorrichtung unterwegs. Weitere 800.000 könnten nach einem Gerichtsurteil folgen. Icon: Freepic



## Die Welt ist laut

**Lärm** Der Journalist, Historiker und Schlagzeuger (!) Kai-Ove Kessler recherchiert seit Jahren zur Geschichte von Geräuschen – vom Urknall bis in die Gegenwart. Als Resultat zeichnet er in diesem Buch eine spannende Kulturgeschichte des Lärms nach. Mittels QR-Codes kann man rekonstruierte Geräusche nachhören, vom Klang einer steinzeitlichen Flöte, über Straßenlärm des mittelalterlichen Paris, bis zu historischen Vulkanausbrüchen. Kessler argumentiert, dass es in den 1960er und 70er-Jahren am lautesten war. Schon früh kämpften gut situierte Schöngelster wie Goethe oder Schopenhauer gegen den Krach, der bei der Arbeit der Handwerker entstand. Doch während die einen in ihren Gedanken oder ihrem Schlaf gestört wurden, waren die Arbeiter des 19. Jahrhunderts, beispielsweise in den Kesselschmieden, täglich 14 Stunden dem Krach direkt ausgesetzt. Die Boilermaker's Deafness wurde deshalb als erste das Gehör betreffende Berufskrankheit anerkannt. **HH**

**Die Welt ist laut: Eine Geschichte des Lärms;** Kai-Ove Kessler; Rowohlt (2023)



Foto: Technisches Museum

## Energiewende. Wettlauf mit der Zeit

**Technisches Museum** Die aktuelle Ausstellung „Energiewende. Wettlauf mit der Zeit“ widmet sich einer der derzeit brennendsten Herausforderungen: der vollständigen Umstellung unseres Energiesystems. Sie ist noch bis Ende 2024 im Technischen Museum Wien zu sehen und bildet den ersten Teil der Ausstellungsreihe „weiter\_gedacht\_“, die bis 2028 verschiedene Zukunftsthemen beleuchtet wird. Auf fünf Ebenen wird gezeigt, warum wir eine Energiewende brauchen, um unsere Lebensgrundlagen zu erhalten und wie wir als Weltgemeinschaft und Individuen dazu beitragen können. Anhand von Best-Practice-Beispielen aus Forschung und Industrie sowie zahlreichen interaktiven Elementen werden vielfältige und innovative Lösungsansätze vorgestellt. Begleitet wird die Ausstellung von einem umfassenden Veranstaltungs- und Rahmenprogramm. **JF**

**Die Ausstellung ist bis zum 30.12.2024 im Technischen Museum Wien zu sehen.**

[www.technischesmuseum.at/ausstellung/energiewende](http://www.technischesmuseum.at/ausstellung/energiewende)



## Lernen für den Wandel

**Studie** Im April fand die erste Akademie für den sozialen und ökologischen Umbau in Wien statt, die Akteur:innen von Gewerkschaften und Arbeiterkammer, Wissenschaft und Klimabewegung zusammengeführt hat. Die Studie von Emma Dowling et al. war ein wichtiger, inhaltlicher Impulsgeber für die Akademie. Sie untersucht historische und aktuelle Erfahrungen sowohl der Organisations-, als auch der Bildungsarbeit der Gewerkschafts- und der Klimabewegung. Die Textsammlung der Studie macht Mut, indem sie Beispiele erfolgreicher, sozial-ökologischer Ansätze dokumentiert und die Strategie einer emanzipatorischen Nachhaltigkeit entwirft. Die Menschen sollen ins Handeln gebracht werden, um ein gutes Leben für alle, innerhalb planetarer Grenzen umzusetzen und dabei die strukturellen Abhängigkeiten von klimaschädlichen Produktions- und Lebensweisen des Neoliberalismus überwinden. Es wird bewusst: Gemeinsam können wir Dinge schaffen, zu denen wir allein nicht in der Lage sind. **FJ**

### „Covoiturage“ – Mehr pro Auto in Frankreich

Nach langen Tests wird jetzt auf Frankreichs Straßen das Projekt „Covoiturage“ groß ausgerollt. Dabei werden auf stark befahrenen Straßen eigene Fahrspuren für Pkws eingerichtet, die mit mehr Personen als der Fahrer:in besetzt sind. Erklärtes Ziel ist es, Staus, Kosten und die Emissionen zu reduzieren. Gleichmaßen soll damit auch die „territoriale Solidarität“ erhöht werden. Nur 3% der Fahrzeuge werden im Alltagsverkehr von mehr als einer Person genutzt, dieser Anteil soll mit der Initiative verdreifacht werden.

Wer mitmachen will, Infos gibt es hier: [Covoiturage : informations à connaître | Ministère Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](https://covoiturage.informations.a.connaitre.l.ministere.ecologie.energie.territoires.ecologie.gouv.fr) GL





Foto: Suedwind

## Infos zum fairen Konsum

**Bewusst Essen** Eigentlich ist es ein Skandal, dass man hierzulande noch immer unfaire Bananen oder mit Tierleid verbundenes Fleisch kaufen kann. Seit Jahrzehnten fehlen die großen politischen Rahmenbedingungen, die fairen Handel und gerechte Steuern gewährleisten. Solange dies nicht verwirklicht ist, hat daher die tägliche, persönliche Kaufentscheidung Einfluss auf Arbeits- und Lebensbedingungen auf der ganzen Welt. **HH**

Gute und hilfreiche Infos dazu gibt es unter:

[www.suedwind.at/handeln/shopping-guides/](http://www.suedwind.at/handeln/shopping-guides/)

[siegelcheck.suedwind.at/](http://siegelcheck.suedwind.at/)

Außerdem: Vom 13. bis 15. Oktober findet in Linz die „Wefair“ - Österreichs größte Nachhaltigkeitsmesse – statt

[wefair.at/](http://wefair.at/)



## Handbuch politische Ökologie

**Leseempfehlung** Dieser Band ist als Arbeitsbehelf im Unterricht in der Uni konzipiert, aber auch lesenswert für alle, die besser verstehen wollen, wie politische Verhältnisse von Macht und Gesellschaft in die heutigen ökologischen Fragen eingeschrieben sind. Das Buch handelt ein breites Spektrum diesbezüglicher Themen in 56 kurzen Artikeln ab, zu denen der gegenwärtige Stand der Forschung dargelegt wird. Gegliedert ist das Buch in vier Abschnitte: „Theorien, Konzepte und Zugänge“, „Handlungs- und Konfliktfelder“ (Felder wie „Körper und Reproduktion“ oder „(Neo)Extraktivismus“), „Begriffe“ (etwa „Commons“, „Hegemonie“, „Degrowth“) bis hin zu „Methoden und Arbeitsweisen“, in dem das Verhältnis von Praxis und Theorie beleuchtet wird.

Dazu kommt eine Einleitung, die die Arbeit an dem Buch schildert, mit den Diskussionen, Rückschlägen und der schließlich gefundenen Form. Damit wird nicht nur die Oberfläche wissenschaftlicher Ergebnisse, sondern auch die Tiefenstruktur des Prozesses sichtbar – ein lohnender Einblick. **CS**

**Handbuch Politische Ökologie;** Daniela Gottschlich, Sarah Hackfort, Tobias Schmitt, Uta von Winterfeld (Hg.); transcript Verlag; (2022)

PDF als open access erhältlich



Foto: Stephan Mursell

## Kinder fordern Sicherheit 30 / 80 / 100

**Ideenwettbewerb** Die nackten Zahlen belegen eine grausame und kaum erträgliche Wahrheit: Im Jahr 2022 wurden in Österreich 13 Kinder im Straßenverkehr getötet, fast 2.700 wurden verletzt. Eine Studie der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (Heft 25, 2022) zeigt, dass eine Temporeduktion auf 30 / 80 / 100 km/h viel menschliches Leid verhindern und die Zahl der Verkehrstoten in Österreich um 28 Prozent sowie die Zahl der Verletzten um 19 Prozent senken würde. Das bedeutet 2022 wären insgesamt rund 8.000 Menschen weniger im Straßenverkehr verletzt worden, über 100 Menschen wären nicht ums Leben gekommen. Für den Herbst 2023 lobt die Aktion „Kinder fordern Sicherheit“ einen Wettbewerb für Aktionsgruppen und Schulen aus: Kindergruppen und Schulen aus ganz Österreich sollen kurze Theaterstücke erarbeiten, um für die Idee eines „Miteinander im Straßenverkehr“ eine breitere gesellschaftliche Basis zu schaffen. Interessierte Gruppen und Schulen bitte unter [office@kinderfordernsicherheit.at](mailto:office@kinderfordernsicherheit.at) melden.

Kinder fordern Sicherheit wird von #parentsforfuture, scientist4future, VCÖ, Ärzt:innen für eine gesunde Umwelt und SOS-Kinderdorf unterstützt. **FJ**

# Sollte Klima-Aktivismus weniger polarisieren und auf Aktionen wie Klebe-Blockaden verzichten?

## PRO

### Die Klimakrise betrifft alle, aber nicht alle gleich.

Menschen mit großen Vermögen verbrauchen ein Vielfaches der Ressourcen und stoßen sehr viel mehr Treibhausgasemissionen aus, als Menschen mit niedrigen Einkommen. Die Menschen die am wenigsten zur Klimakrise beitragen, leiden aber am meisten unter ihren Folgen. Auch deshalb müssen wir die Klimafrage als eine Klassenfrage verhandeln, als die soziale Frage unserer Zeit. Lange wurde die Klimafrage mit Individuallösungen wie Bambuszahnbürsten und Jutesackerln abgehandelt. Jetzt kleben sich Menschen auf die Straße um Einzelne zu blockieren, auch wenn sie dann gemeinsam im Stau stehen. Autofahrer:innen gegen Aktivist:innen schafft die falschen Kollektive, weil es der falsche Konflikt ist. Manche Arbeitnehmer:innen können vielleicht entscheiden, wo sie arbeiten und wie sie in die Arbeit kommen. Viele können das nicht. Die Klimaaktivist:innen können aus ihrer Position auch nicht entscheiden, dass nachhaltige Mobilität zur besten Alternative wird. Beiden fehlt es an der nötigen Macht, über die Rahmenbedingungen ihres Lebens zu bestimmen.

**Radikale Aktionen sind wichtig, aber sie sollen die Richtigen treffen.**

Wie kommen wir dazu, über diese Rahmenbedingungen zu bestimmen? Indem wir uns die richtigen Konflikte suchen. Radikale Aktionen sind wichtig, aber sie sollen die Richtigen treffen. Die Politiker:innen, die statt auf notwendigen Klimaschutzmaßnahmen auf ihre eigene Gehaltserhöhung gesetzt haben. Chefblockierer wie Harald Mahrer und die WKO, die den fossilen Energien den roten Teppich ausrollen. Und den Energiekonzernen, die unsere Rechnungen und unsere globalen Temperaturen nach oben treiben. Solange wir über Superkleber auf der Straße reden, schweigen wir über die Krisengewinner.

**Lena Schilling** ist Klimaaktivistin und Sprecherin von Lobau Bleibt.

Foto: Christopher Glanzl



## CON

### Alle Räder stehen still, wenn dein starker Kleber es will!

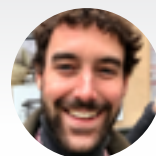
Der morgendliche Autoverkehr in Städten gehört definitiv zu den Rädern unseres durchökonomisierten, fossil betriebenen Alltags, der längst wissenschaftlich zum Problem Nummer Eins im Kampf gegen den Klimawandel erklärt wurde. Auch wenn die Menschen an den Steuern nicht als Feinde taugen, eine Ermächtigung, die aus den längst zahnlos gewordenen Klimademos und -volksbegehren herausführt, ist das allemal. Dass der Name „Letzte Generation“ während der Protestwelle im Mai öfter in österreichischen Medien vorkam als „Karl Nehammer“ ist ein gewisser Erfolg – die Klimakatastrophe ist damit als Thema im öffentlichen Diskurs. Die Effizienz der Straßenblockaden lebt von der Aufregung, die sie erzeugen. Das geht auf Kosten sachlicher, nüchterner und vernünftiger Auseinandersetzung. Aber wohin haben uns Jahrzehnte geduldiger Aufklärungsarbeit gebracht? Und ist die drohende Zerstörung unserer Lebensgrundlage und die aktuelle Vernichtung von Existenzen überhaupt angenehm und unaufgeregt vermittelbar?

**Wohin haben uns Jahrzehnte geduldiger Aufklärungsarbeit gebracht?**

Außerdem, ist den Arbeiter:innen in den blockierten Autos wirklich damit geholfen, wenn sie zu ihrem Arbeitsplatz fahren dürfen? Mehr als ein Drittel dieser Arbeitsplätze lässt sich bei Einhaltung eines einigermaßen risikofreien Emissions-Reduktionspfads nicht dekarbonisieren. Glaubt man nicht an Wundertechnologien, steht die Wahl für jede:n Dritte:n zwischen Lebensgrundlage oder Arbeitsplatz. Wer nicht leben kann, kann auch nicht arbeiten. Ich frage mich: Wie kann das nicht polarisieren?

**Florian Wagner** ist Ökonom und Pressesprecher der Letzten Generation.

Foto: privat



# Gesellschaftskritische Wissenschaft



## Verkehr und Infrastruktur

- 65 Gesundheitliche Belastungen des fliegenden Personals – Endbericht**  
ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt.  
Hans Peter Hutter, Florian Heger, Kathrin Lemmerer, Hanns Moshhammer, Michael Poteser, Peter Wallner, 2021
- 66 Pendlerverflechtungen in der Ostregion** Andrea Weninger, Jonas Krombach, Benedikt Hahn, Andreas Friedwagner, 2021
- 67 ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich, Endbericht** Gerald Kovacic, Cristian Andronic, Stephanie Kirchmayr-Novak, 2022
- 68 Gutachterliche Stellungnahme zum NON-PAPER von Leitlinien zur PSO Verordnung** hinsichtlich seines Punktes 2.4.6, sohin zur „leistungs-basierten Direktvergabe“ von Schienenpersonenverkehrs-dienstleistungen nach Art 5 Abs 4a der PSO  
**Legal opinion on the NON-PAPER of guidelines to the PSO Regulation** with regard to its point 2.4.6, thus to the „performance-based direct award“ of passenger transport railway services under Art 5 para 4a of the PSO Josef Aicher; Rudolf Lessiak, 2022
- 69 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien und Umgebung – Evaluierungsbericht.** Maria Juschten, Martin Hinteregger, Reinhard Hössinger, 2022



## Informationen zur Umweltpolitik

- 203 Landkarte der „(De-)Karbonisierung“ für den produzierenden Bereich in Österreich – Eine Grundlage für die Folgenabschätzung eines klimapolitisch bedingten Strukturwandels des Produktionssektors auf Beschäftigung, Branchen und Regionen**  
Fabian Gabelberger, Claudia Kettner-Marx, Michael Peneder, Gerhard Streicher, 2020
- 204 Recht auf Natur – Freier Zugang zur Natur** Michael Ganner, Samantha Karoline Pechtl, Wolfgang Stock, Karl Weber, 2022
- 205 Abgasmanipulation und Mautbetrug durch Lkw – Wie sauber sind Lkw tatsächlich?**  
Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik – Anlassfall Lobau-Tunnel-Entscheid** Werner Hochreiter, 2022
- 207 DIESELSKANDAL – EIN UPDATE Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselaautos in Österreich**  
Werner Hochreiter, 2022
- 208 in Arbeit**
- 209 in Arbeit**
- 210 Lernen für den Wandel: Auf dem Weg zu einer emanzipatorischen Nachhaltigkeitsstrategie im sozial-ökologischen Umbau** Emma Dowling, Jessica Angioni, Lukas Stani, 2023

**Bestellung** als Hardcopy unter [wirtschaft.umwelt@akwien.at](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at) oder PDF-Download [www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

Genug  
vom Fischen  
im Trüben?

A&W  
blog

[awblog.at](http://awblog.at)



Wirtschaft und Umwelt:  
Sekretariat: 0043/1/50165-12404  
E-Mail: [wirtschaft.umwelt@akwien.at](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at)  
[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

Österreichische Post AG  
MZ 02Z034642 M  
Bundesarbeitskammer, Prinz Eugen Straße 20–22, 1040 Wien



[AK.AT/DEINESTIMME](https://ak.at/deinestimme)

# #deineStimme macht dich stark

Die AK vertritt deine Rechte.