

# Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 3/2016

[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)



## Umwelt und Verteilungsgerechtigkeit

Was Umweltschutz mit sozialer Gerechtigkeit zu tun hat und wieso verteilungspolitische Aspekte der Klimapolitik wichtig sind.

- Betrieb:** Schuhfirmen im Visier
- Leben:** Lebensmittel ohne Gentechnik
- Politik:** EU-Umgebungslärm-Richtlinie
- AK-Studie:** S-Bahn mit viel Potenzial



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

## DAS WUM-OMETER

● ● **WOHNZIMMERTOREN:** Der VW-Abgas-Skandal, so der Tenor vieler hierzulande, sei nur durch „gewisse Kreise in den USA“ groß aufgeblasen worden. Jetzt aber ist amtsbekannt: Alle Diesel-Pkw-Hersteller dürfen weiterhin völlig legal ihren Katalysator per Software abschalten und Grenzwerte ignorieren, wenn die Außentemperatur unter 20°C fällt. Ansonsten ist „die Sicherheit des Motors“ nicht gewährleistet! Skandal ist da eher, wenn EU-Vorschriften nur bei Wohnzimmertemperaturen gelten. **FG**

● ● **MÜLLPOST:** 890.000 Privathaushalte gibt es in Wien. Bis zu 100 Kilo in den Müll wanderndes Werbematerial erhält ein Wiener Haushalt durchschnittlich über Post- und Türzustellung pro Jahr. Tonnenschwerer Tipp: Werbematerial abbestellen.

● ● **WINTERSCHANI.** Die Gastronomen, besonders die „armen“

Kaffeesieder der Wiener Innenstadt, die sonst die hohen Lokalkosten für den teuren Kaffee verantwortlich machen, heizen jetzt doppelt ein – im Lokal und auf der Straße. Denn der Schani darf jetzt auch im Winter den „Garten“ raustragen. Geld spielt also keine Rolle – die Umwelt auch nicht. Aber die lässt das auch im Winter nicht kalt und rächt sich mit dem Klimawandel.

● ● **KLÄRENDES PROJEKT:** Kläranlagen gehören zu den großen Stromfressern. Ein EU-Projekt der TU Wien soll zeigen, wie aus Abwasser Strom gewonnen werden kann. Das Energiepotenzial beträgt 87,5 GWh pro Jahr oder 10 Großkraftwerke.

● ● **VORFREUDE:** Weil Lkw-Hersteller Preisabsprachen getroffen und ihre Lkw-Käufer um durchschnittlich 10.000 Euro pro Lkw über den Tisch gezogen haben, wollen sich die Frächter das jetzt zurückholen.

Konsumenten sind jetzt schon in Vorfreude, weil diese Branche bekanntlich einfach alles, z.B. die Mautkosten, direkt an den Endverbraucher weitergibt. **FG**

● ● **BAHN FREI FÜR BAHNFREI?** In Schweden ging Ende Juni die weltweit erste, zwei Kilometer lange Teststrecke einer leitungsgebundenen „Lkw-Strom-Autobahn“ auf der E16 (Elvåg E16) bei Sandviken in Betrieb. An Bord des Projektes sind die Auto- und Elektroindustrie, z.B. Siemens und Scania. Ziel: CO2-freier Lkw-Güterverkehr. Das Ergebnis, fast schon pervers: noch mehr Gütertransport auf der Straße statt Nutzung der viel umweltfreundlicheren, schon vorhandenen CO2-freien E-Mobilität auf der Schiene und Bahnausbau. Innovativ, aber nicht geeignet zur Nachahmung zu Hause. Naja, beim Wegputzen der überreifen Bananen könnte einem dann doch noch warm werden.



„Arbeitsqualität bringt Lebensqualität. Die Arbeitsqualität muss stimmen. Wir wollen eine gerechte und qualitätsvolle Arbeitswelt. Arbeit darf nicht krank machen.“



Rudi Kaske  
AK Präsident

**Impressum:**  
**Medieninhaber und Herausgeber**  
 Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien  
**E-Mail**  
 wirtschaft.umwelt@akwien.at  
**Telefon**  
 01/501 65-DW  
**Redaktion**  
 Mag.<sup>a</sup> Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),  
 Dr. Wilfried Leisch (Redakteur)  
**Sekretariat**  
 Krisztina Hubmann,  
 Sabrina Pochop (DW 2404)  
**Grafisches Konzept**  
 Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at  
**Layout & Infografik**  
 Michael Haderer  
**Coverfoto**  
 iStock/Andrew Parker  
**Druck**  
 Ferdinand Berger & Söhne  
 Ges.m.b.H.  
 Wienerstraße 80  
 A-3580 Horn  
**ISSN 1028-4664**

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



Das Österreichische Umweltzeichen für Druckerzeugnisse. UZ 24, UW 686 Ferdinand Berger & Söhne GmbH.

## Inhalt

### Schwerpunkt

#### Um(welt)verteilung

Dass soziale Ungleichheit und Umweltbelastungen eng miteinander verbunden sind, ist erst in den letzten Jahren ins Bewusstsein gerückt. **Seite 10**

#### Umweltpolitik

Effektive Umweltpolitik und Gerechtigkeit müssen keinen Widerspruch darstellen. **Seite 14**

#### Umweltbelastung

Wer sind die Gewinner einer intakten Umwelt, wer die Betroffenen von Umweltschäden? **Seite 18**

### Betrieb

#### Schuhe: Made in Europe

Schuhfirmen übernehmen keine soziale Verantwortung gegenüber den ProduktionsarbeiterInnen. **Seite 22**

### Leben

#### Gentechnikfrei

Kennzeichnungsregelungen helfen, GV-freie Lebensmittel zu erkennen. **Seite 26**

### Politik

#### Umgebungsärm

Die AK zeigt die grundlegenden Probleme und Schwachstellen der EU-Richtlinie auf. **Seite 28**

### AK-Studie

#### S-Bahn Ausbau

Herausforderungen und Potenzial der S-Bahn in der rasant wachsenden Ostregion. **Seite 34**

#### Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	05
EU, Europa und die Welt	06
Vor 15 und 30 Jahren	08
Aktuelles Interview	09
Aktion	31
Kontroverse	32
Medien	33



#### Editorial

## Verteilungsblind

Solange es für die Gewerkschaftsbewegung darum ging, die Verbesserung der Arbeitsumwelt, des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz oder einer gesunden Wohnumgebung und einer hohen Lebensqualität zu verfolgen, bestand keinerlei Zielkonflikt zu Fragen des Umweltschutzes. Nachdem aber relativer Wohlstand und lebenswerte Umweltbedingungen für einen Großteil der Bevölkerung – zumindest in Kerneuropa – erreicht werden konnten, wurde der Widerspruch zwischen Wachstumsorientierung und deren ökologischen Grenzen immer offensichtlicher. Mittlerweile ist der ursprüngliche Glaube an den technologischen Fortschritt oder die Hoffnung auf soziale Gerechtigkeit ohne existenzielle Verteilungskämpfe auch in den ArbeitnehmerInnenorganisationen verschwunden. Es stellt sich angesichts der drängenden klimapolitischen Herausforderungen die Frage, wie soziale und ökologische Anliegen gemeinsam verfolgt werden können bzw. wie ein verteilungsgerechter ökologischer Umbau des Wirtschaftssystems erreicht werden kann. Schließlich geht es nicht nur darum, ob sozial benachteiligte Gruppen stärker von Umweltbelastungen betroffen sind, sondern auch darum, wie die Kosten der erforderlichen umweltpolitischen Maßnahmen einerseits und die Folgen des Klimawandels andererseits sozial gerecht verteilt werden. Der aktuelle Schwerpunkt beleuchtet verschiedene Dimensionen der Thematik und spannt einen Bogen von einer sozial-räumlichen Betrachtung ungleicher Umwelt- und Gesundheitsbelastungen über die Auswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen auf unterschiedliche Einkommensgruppen und Generationen bis zu Ansätzen einer breiten politischen Partizipation bei der Gestaltung eines sozial gerechten Transformationsprozesses. Am Beispiel der kontroversiellen Diskussion über Umweltsteuern zeigt sich besonders gut, wie notwendig eine Berücksichtigung verteilungspolitischer Wirkungen hier ist, wenn umweltbezogene Gerechtigkeit angestrebt werden soll. Es ist jedenfalls höchst an der Zeit, die umweltpolitische Diskussion von ihrem blinden Fleck bezüglich der Verteilungsgerechtigkeit zu befreien.

**Mag.ª Sylvia Leodolter**

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien

# Nachrichten

## EUROPÄISCHE UNION

### Luftverschmutzung

Neue Höchstgrenzen für die EU-Mitgliedstaaten bei Luftschadstoffemissionen.

Die Revision der „NEC-Richtlinie“ über die Festlegung von Minderungszielen für fünf Schadstoffe (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>4</sub>, NMVOC, PM<sub>2,5</sub>) für die Jahre 2020 und 2030 steht vor dem Abschluss. Im Juni 2016 ist ein Kompromisstext von Mitgliedstaaten und dem Umweltausschuss des EU-Parlaments (EP) unterstützt worden, der im November 2016 im Plenum von EP-Abgeordneten beschlossen werden wird. Die nationalen Emissionsgrenzwerte im Zeitraum 2020-2029 entsprechen den Grenzwerten, an die sich fast alle Mitgliedstaaten bereits aufgrund des geänderten Göteborg-Protokolls von 2012 zu halten haben. Die nun erzielte Vereinbarung sieht neue und strengere Reduktionen ab 2030 vor. Schätzungen zufolge

werden die neuen Verpflichtungen eine Verringerung der gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung im Jahr 2030 um ca. 50% im Vergleich zu 2005 bewirken. Österreich hat erneut gegen den Kompromiss gestimmt. Grund sind die Minderungsziele für NO<sub>x</sub> von 69% (Basisjahr 2005), die bis zum Jahr 2030 als unerreichbar angesehen werden. **FG**

## EUROPÄISCHER RAT

### Circular Economy

Der EU-Rat hat im Juni 2016 Schlussfolgerungen zum Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft verabschiedet.

Dieser Plan soll dazu beitragen, Abfälle zu verringern und den Wert von Produkten, Materialien und Ressourcen in der Wirtschaft so lange wie möglich zu erhalten. In seinen Schlussfolgerungen bekräftigt der Rat, dass er dieses Ziel unterstützt und für den Übergang zu einem nachhaltigeren Modell,



Luft: Österreich gegen strengere Reduktionsziele

z.B. durch Reduzierung des Ressourcenverbrauchs, Förderung des Recyclings und eine bessere Abfallbewirtschaftung, eintritt. Bis 2020 soll die EU-Kommission Vorschriften zur besseren Haltbarkeit und Reparaturfähigkeit von Produkten vorschlagen. Bis 2018 soll es Vorschläge zur Erweiterung der Ökodesignrichtlinie um nicht-energiegetriebene Produkte geben. Bis 2017 sollen Maßnahmen vorgeschlagen werden, um die Meereseinleitung von Makro- und Mikrokunststoffabfällen – etwa über Kosmetika – zu verringern. **HO**

derspreche der UVP-Richtlinie und dem Effektivitätsgrundsatz. 2009 sind ins UVPG zwei Bestimmungen eingefügt worden, die nun vom EuGH zu überprüfen sind. Ausgangsfall ist eine Abfallbehandlungsanlage in Wiener Neustadt, die über eine nicht nach dem UVPG ergangene Altgenehmigung aus 2002 verfügt und nun die dort genehmigte Kapazitätsausweitung realisieren will. 2014 hat die NÖ Landesregierung festgestellt, dass keine UVP mehr nötig sei. Das ist bekämpft worden. Folgt der EuGH der Generalanwältin, kann für vergleichbare Anlagen entsprechender Nachbesserungsbedarf entstehen. **HO**

## EU-PATENTAMT

### Kein Patent auf Lachs

Das EU-Patentamt (EPA) will ein Patent auf Lachse erteilen, die mit bestimmten Pflanzen gefüttert wurden (EP1965658). Wie aus einem Schreiben an die Antragsteller in Australien hervorgeht, kann das Patent bereits in den nächsten Monaten erteilt werden. Patentierte werden sollen die Fische selbst sowie das Fischöl. Wenn Tiere zur Erfindung werden, weil sie bestimmte Futtermittel fressen, werden bald auch Kühe und Schweine patentierte, die auf der Weide gehalten werden. Demnächst wird dann vielleicht auch das Essen und Trinken als Erfindung patentierte. Oder auch Menschen, falls sie Milch trinken oder Fisch essen. Die Organisation „Keine Patente auf Saatgut“ ruft deswegen dazu auf, sogenannte „Einwendungen Dritter“ an das EPA zu schicken, um die Erteilung des Patentes doch noch zu stoppen. Sollte das Patent erteilt werden, ist ein Einspruch geplant. [www.alt.no-patents-on-seeds.org](http://www.alt.no-patents-on-seeds.org) **SI**



## EUGH - ÖSTERREICH

### Altanlagen und UVP-Gesetz

Legal-Genehmigungsfiktionen nach UVPG am Prüfstand des EuGH (C-348/15).

Juliane Kokott, Generalanwältin am Europäischen Gerichtshof (EuGH), hat diesem vorgeschlagen, die im österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) enthaltene Gesetzes-Fiktion, dass Altanlagen als genehmigt im Sinne des UVPG gelten, für unzulässig zu erklären. Das wi-

## VERPACKUNGSSAMMELSYSTEM

### Kartellstrafe für ARA

Ende September verurteilte die EU-Kommission ARA zu einer Geldstrafe von sechs Millionen Euro.

Grund: Missbrauch der Marktmacht. EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager erklärte, die ARA habe Mitbewerber am Zugang zur grundlegenden Infrastruktur und am Eintritt in den Abfallwirtschaftsmarkt

gehindert. Ein wirksamer Wettbewerb sei eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass das Abfallrecycling für den Verbraucher erschwinglich bleibe. ARA sind Vergehen in den Jahren 2008 bis 2012 nachgewiesen worden. Weil ARA sein Fehlverhalten zugegeben und strukturelle Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen hat, setzte die EU-Kommission die Geldstrafe um 30 Prozent herab. Die EU-Kommission hat mit der ARA-Kartellstrafe einen Präzedenzfall schaffen wollen, da es noch in zwölf EU-Staaten ein Monopol bei Haushaltsverpackungen gibt. **HO**

#### KARTIERUNG

### Europas ruhige Gebiete

Ein Drittel von Europas ländlichen Gebieten ist potenziell von Verkehrslärm betroffen.

Nur rund 18% dieser Gebiete können als ruhige Gebiete eingestuft werden. Ihre Lage und Verteilung ist eine Frage der Bevölkerungsdichte und Verkehrswege. Ihre Zugänglichkeit hängt von den Besiedlungsmustern ab. Rund 27% aller NATÜRA 2000-Flächen können als „Horte der Stille“ eingestuft werden. Immerhin 20% sind po-

tenziell von Verkehrslärm betroffen. Das sind die wesentlichen Befunde einer kürzlich von der EU-Umweltagentur veröffentlichten Studie („Quiet areas in Europe – The environment unaffected by noise pollution“, EEA Report No 14/2016), die die Wissensbasis zum Schutz ruhiger Gebiete verbessern will (www.eea.europa.eu). Obwohl die EU-Umgebungslärmrichtlinie auch den Schutz ruhiger Gebiete verbessern will, sind grundlegende Fragen immer noch unbeantwortet. Auch Österreich verfügt über keine Strategie, sondern höchstens über Bausteine. **HO**

#### FORSCHUNGSPROJEKT

### FairTax in der EU?

Ein multidisziplinäres Team untersucht zentrale Aspekte der Reform europäischer Steuersysteme und Sozialpolitik.

Ziele des EU-geförderten Forschungsprojekts von 2014 bis 2018 sind nicht nur die Harmonisierung bzw. Verbesserung der Koordination, sondern auch die Förderung ökologischer Nachhaltigkeit und des sozialen Zusammenhalts in Europa. Auf

#### KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



#### Kommentar

## Testosteronsteuerung

**Einmal will ich der Automobilindustrie glauben** und mich vorab über die Einführung des „schon bald marktreifen“ fahrerlosen Autos freuen. Wenn es stimmt, was die Branche behauptet, ist es wirklich eine Revolution und zwar vor allem für alle NichtautofahrerInnen, oft die überwiegende Mehrheit der VerkehrsteilnehmerInnen.

Selbst in tiefergelegten PS-Boliden soll, zumindest langfristig, die testosteronbasierte Steuerung des Wagens durch rationale Rechnerleistung abgelöst werden. Plötzlich auftretende Hindernisse werden dann, so die Autohersteller, automatisch erkannt und der Wagen wird sanft abgebremst. Vorbei also die Zeiten, an denen jede Straßenquerung und Wege entlang von Landstraßen zur tödlichen FußgängerInnenfalle werden konnten. Für die emotionale Befindlichkeit der FußgängerInnen ist das gleichsam eine Revolution. Letztlich müssen diese derzeit nicht nur wegen der Straßenverkehrsgesetze den AutofahrerInnen gegenüber devot und unterwürfig sein, sondern auch aufgrund der Gesetze der Physik. Kommt es zu einem Unfall, ist das Kräfteverhältnis physikalisch klar, und die FußgängerInnen sind zumeist deformierter als die Karosserie. Durch das rechnergestützte Fahren wird die Physik zwar nicht aufgehoben, aber den FußgängerInnen wird Angst genommen und sie erhalten ihre Würde teilweise zurück. Danke also VW, Renault, Volvo und Konsorten.

Mit großer Freude sehe ich weiteren Errungenschaften entgegen. Meine Vorschläge wären die Gehsteigparkverbotsberücksichtigungsapp, die Geschwindigkeitseinhaltevorrichtung und die Motorabschalteinrichtung, sofern die tödlichen verkehrsbedingten Abgase wieder einmal jene WHO-Grenzwerte übersteigen, die so manch wehrloses Kleinkind ein paar Jahre früher ins Jenseits befördern.

„Geht nicht, technisch nicht lösbar und ein Eingriff in die persönliche Freiheit“ höre ich da allerdings die gesamte Autolobby rufen. So ist es aber nicht – rein rational und rechnerleistungsbasiert analysiert. Ganz im Gegenteil.

**DI Gregor Lahounik** ist Raumplaner und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.

## Nachrichten



### Hinkley Point – es geht weiter:

Kurz nach ihrem Amtsantritt hatte die neue britische Premierministerin Theresa May das AKW-Projekt in Hinkley Point gestoppt, um es einer genaueren Prüfung zu unterziehen. China, welches das Projekt finanziert, reagierte äußerst verstimmt. Mitte September gab die britische Regierung bekannt, dass die Bedenken ausgeräumt seien und dass das Projekt fortgesetzt werde. In Zukunft wolle man aber bei ausländischen Investitionen besser auf die Interessen Großbritanniens achten.

### Kalifornien – ambitionierte Klimaziele:

Anfang September wurde im einwohnerreichsten US-Bundesstaat beschlossen, bis 2030 die Treibhausgasemissionen (THG) um 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Damit setzt Kalifornien seine schon bisher ehrgeizige Klimapolitik fort und bestätigt seinen Ruf als umweltpolitisch fortschrittlichster US-Bundesstaat. Die prozentuelle Verringerung ist gleich hoch wie die, die auch die EU sich für 2030 gesetzt hat. Mit 440 Millionen Tonnen emittiert Kalifornien so viel an THG wie Frankreich, etwa ein Prozent der

weltweiten Emissionen. Freilich hat Kalifornien weniger Einwohner, so dass die Pro-Kopf-Emissionen höher sind, aber immer noch bedeutend niedriger als der Durchschnitt in den USA. In den letzten Jahren haben die teils dramatischen Dürreperioden das öffentliche Bewusstsein für Klimawandel in Kalifornien geschärft.

### EU-Firmen – aktiv beim Land Grabbing:

Vor allem China galt bislang als sehr aktiv beim Land Grabbing, bei dem die Bewohner von landwirtschaftlichen Flächen in ärmeren Staaten vertrieben werden, um dort danach nicht mehr Lebensmittel für die lokale Verwendung, sondern Produkte für den internationalen Markt herzustellen. Eine Studie für den Ausschuss für Menschenrechte des Europäischen Parlaments (EP) kam nun zu dem Schluss, dass auch EU-Firmen und EU-Finanzinstitutionen Land Grabbing betreiben. Insgesamt haben EU-Firmen bisher Deals über fast 60.000 km<sup>2</sup> land- und forstwirtschaftlicher Flächen abgeschlossen, das ist mehr als die Fläche Kroatiens. Die Studie

wurde von FIAN, einer internationalen Menschenrechtsorganisation für das Recht auf Nahrung, und vom International Institute of Social Studies der Universität Rotterdam durchgeführt und findet sich auf der Homepage des EP: [www.europarl.europa.eu/portal/de](http://www.europarl.europa.eu/portal/de)

### Investitionsschutz unter NAFTA:

Ende letzten Jahres beschloss US-Präsident Obama, die Bewilligung für die umstrittene Pipeline „Keystone XL“ nicht zu erteilen. Gründe dafür waren unter anderem ökologische Bedenken gegen die Förderung von Schieferöl in Kanada. Nun klagt die kanadische Betreiberfirma TransCanada im Rahmen des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens NAFTA die USA auf 15 Milliarden US-Dollar Schadenersatz. Auch NAFTA enthält Investitionsschutzbestimmungen, nach denen ein Schiedsgericht über die Klage entscheidet. Die Empörung von Bürgerrechtsbewegungen und NGOs über diese Klage führt auch zu Widerstand gegen das Transpazifische Handelsabkommen (TPP), das in Kürze vom Kongress ratifiziert werden soll. **CS**

einer Konferenz, die am 19. Oktober 2016 am Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) in Wien stattfand, wurden ausgewählte Projektergebnisse zur Diskussion gestellt. Im Zentrum stand dabei die Frage, wie das Eigenmittelsystem zur Finanzierung des EU-Haushalts auf neue Beine gestellt werden könnte. Ideen fanden sich insbesondere im Bereich der Umweltsteuern. Die Vorschläge reichten von einer europäischen Kohlenstoffsteuer über europäische Flugticketabgabe bis zur europäischen Besteuerung von Nuklearenergie. Weitere Informationen unter: [www.org.umu.se/fairtax/english](http://www.org.umu.se/fairtax/english) **FW**

### LKW

## Bremsen für Umwelt und Börserl

**91% der Lkw überschreiten die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen.**

In zwei Studien im Auftrag der AK wurde 2011 nachgewiesen, dass bei Einhaltung dieses Limits neben Treibstoff und anderen Emissionen allein 110.000 Tonnen an klimaschädlichem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) eingespart werden könnten. Das dürfte sich nun auch langsam in Fräckerkreisen herumsprechen: Bleifuß weg vom Lkw-Gaspedal bedeutet in der Praxis nur geringen Zeitverlust, verursacht aber deutlich geringeren Spritverbrauch und Schadstoffausstoß. Ein Fahrstilvergleichstest der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ, 12.8.2016) brachte einen deutlich spürbaren ökonomischen Mehrwert einer normalen gegenüber einer schnellen Fahrt. Auf der gefahrenen Distanz von 500 km war das um 3 km/h schnellere Fahrzeug nur knapp drei Minuten früher am Ziel, hatte allerdings pro km 1,5



### Mehrweg für kleine Bierflaschen überfällig

Cent höhere Treibstoffkosten. Auf ein Jahr gerechnet, könnten Frächter demnach ihre Dieselkosten pro Fahrzeug um rund 1.875 Euro verringern. [www.dvz.de](http://www.dvz.de) **RR**

### PKW UND CO<sub>2</sub>-AUSSTOSS Fortschritte beim neuen EU-Prüfzyklus

Grünes Licht für den EU-Kommissionsvorschlag zu einem neuen Prüfzyklus (WLTP).

Das beschlossen im Juni 2016 die EU-Mitgliedstaaten in einem technischen Ausschuss. Der neue Prüfzyklus WLTP misst CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch bei der Typenprüfung eines Personenkraftwagens. Ziel ist, eine geringere Kluft zwischen Herstellerangaben und tatsächlichem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu erreichen. Beim derzeitigen Prüfzyklus ist bekanntlich die Kluft zwischen Firmenangaben und Realverbrauch immer größer geworden. Man nimmt an, dass damit die ausgewiesenen CO<sub>2</sub>-Emissionen um durchschnittlich neun Prozent steigen werden. Wird der Vorschlag vom EU-Parlament und abschließend vom EU-Rat angenommen, wird dies für alle neuen Pkw spätestens ab 1. September 2018

verpflichtend. Weil dadurch die EU-Zielvorgabe von 95 g/CO<sub>2</sub> pro km bis 2021 für den Flottendurchschnitt der Autohersteller betroffen ist, wurden ebenfalls eine Methode zur Umrechnung und das Softwaretool CO<sub>2</sub>MPA zur Berechnung beschlossen. Vereinfacht wird demnach bis 2021 mit WLTP gemessen und danach mit Emissionsfaktoren umgerechnet, die zumindest die „Stringenz“ der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben für die Autohersteller sicherstellen müssen. **FG**

### MARKTCHECK Mehrwegflaschen

Das Angebot an Mehrwegflaschen ist bei allen Supermärkten bei weitem nicht ausreichend.

Deshalb wurden die Bestnoten „Ausgezeichnet“ und „Sehr gut“ auch diesmal nicht vergeben. Nur Spar und das oberösterreichische Unternehmen Unimarkt erzielten ein „Gut“, weil sie in den vier abgefragten Sortimentsbereichen zumindest ein regionales bzw. kleines Angebot haben. Billa und Merkur können noch in den Bereichen Bier und Mineral punkten („Befriedigend“). Zu wenig Einsatz beim Thema Mehrweg zeigen die beiden im Westen ansässigen Supermärkte Sutterlüty und MPPreis („Genügend“). Am Ende liegen abgeschlagen die drei Diskonter Hofer, Lidl und Penny-Markt. Im Juni 2016 hat der Greenpeace-Marktcheck das Mehrwegangebot in den Sortimenten Bier, Mineralwasser, Wein sowie Saft, Nektar und Limonaden in den österreichischen Supermärkten untersucht. Beur-

teilt wurde die flächendeckende Verfügbarkeit ([www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org)). Die Mehrweg-Flasche als ökologisch beste Verpackung verliert an Raum und wird von PET-Flaschen, Dosen und Glas-Einwegflaschen schwer bedrängt. Immer öfter ist auch die 0,33 l-Glasflasche im Bier-Regal zu finden. Diese ist in den Supermärkten zumeist nur als Wegwerfflasche erhältlich, obwohl die Sozialpartnerempfehlung Mehrweg hier Maßnahmen in Aussicht gestellt hat. **HO**

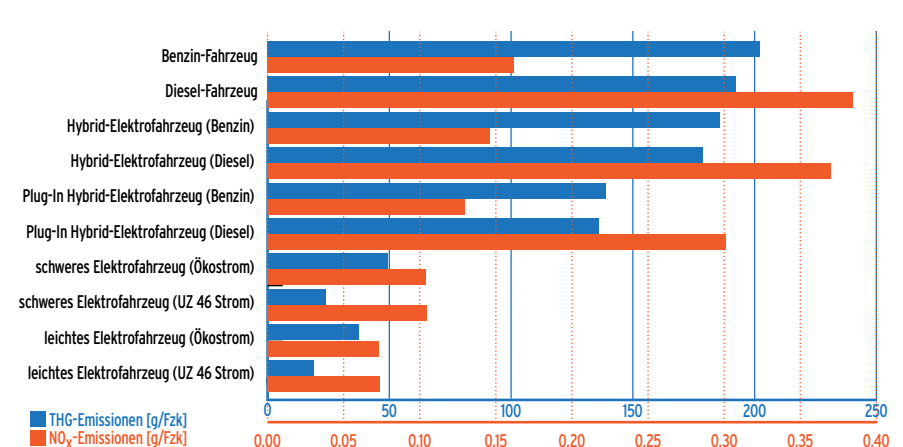
### VIERTES EISENBAHNPAKET Verbesserungen für Fahrgäste

Überarbeitung des EU-Eisenbahnrechts bringt verbesserte Zugänglichkeit zu den Zügen.

Waggons und Bahnsteige werden längst auf europäischer Ebene genormt. Die EU-Mitgliedstaaten sollen nun ein Eisenbahnsystem fördern, das für alle zugänglich ist. Die Infrastruktur und die Fahrzeuge müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von

### WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

#### Ökobilanz der Pkw-Antriebe



Elektrofahrzeuge reduzieren im Vergleich zu Diesel-, Benzin- und Hybrid-Fahrzeugen am nachhaltigsten Energieverbrauch und Luftschadstoffemissionen im Straßenverkehr. Darüber hinaus kann diese Technologie die Lärmbelastung bei niedrigen Geschwindigkeiten insbesondere in der Stadt deutlich verringern.

Ab ca. 35 km/h entsteht Lärm vor allem durch das Abrollgeräusch der Reifen – und ist damit unabhängig von der Antriebsart. Der Energieaufwand über den gesamten Lebenszyklus ist bei Elektrofahrzeugen um das drei- bis vierfache geringer als bei fossil betriebenen Fahrzeugen.

## Nachrichten



VOR 30 JAHREN

### Belasteter Boden

**Wirtschaft und Umwelt 3/1986: Ungleichheit, Einheitspreise und Arbeitskräftemangel sind Hypothesen für eine nachhaltige Landwirtschaft.**

„Umweltbelastung durch intensive Bodenbewirtschaftung wurde zuerst an den Nahrungsmitteln wahrgenommen. Die Gefahren von Pestizidrückständen und hohen Nitratbelastungen in Obst und Gemüse lösten [...] Diskussionen über die Folgen der Industrialisierung der Landwirtschaft aus. Die Kritik erstreckte sich auch auf die Grundwasserbelastung durch mineralische Dünger und die Bedrohung der natürlichen Artenvielfalt durch Flurbereinigung und Chemie. Relativ neu ist die Diskussion um die Langzeiteinwirkungen auf den Boden. Fazit: Die Landwirtschaft sägt an dem Ast, auf dem sie – und wir alle – sitzen. Damit sie nicht weitersägt, muss man sich überlegen, wie und warum sie dazu kam. [...] Der atemberaubende Siegeszug industrieller Produktionsmethoden ist kein Naturgesetz, sondern die Folge von gesellschaftlichen Prozessen und Entscheidungen.“

VOR 15 JAHREN

### Kostenwahrheit

**Wirtschaft und Umwelt 3/2001: Keine Chance für Schiene und Schiff ohne Lkw-Maut und bessere Arbeitsbedingungen auf der Straße.**

„Das Hauptproblem im Güterverkehr besteht darin, dass sich die Wettbewerbsposition des Straßengüterverkehrs im Verhältnis zu Eisenbahn und Schiff in den letzten Jahrzehnten immer weiter verbessert hat, vor allem zulasten der Arbeits- und Einkommensbedingungen der Beschäftigten im Straßengütergewerbe sowie der öffentlichen Hand, die die Infrastrukturkosten und die externen Kosten wie Umweltbelastung, Unfallkosten oder Staukosten zu tragen hat. [...] Eine [...] Studie der Arbeiterkammer [...] belegt, dass der Anteil der Personalkosten im Straßengüterverkehr in Österreich und Westeuropa zwischen mindestens 30 bis über 50 Prozent beträgt, während er in den Beitrittsländern nur zwischen 10 und 15 Prozent liegt. Daher muss die Harmonisierung der rechtlichen und sozialen Bedingungen für die Lenker [...] absolute Priorität haben.“



### Nachholbedarf bei Barrierefreiheit

Barrierevermeidung und -abbau zugänglich sein, um ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu gewährleisten. Dies erstreckt sich auf Planung, Bau, Erneuerung, Ausrüstung, Instandhaltung und Betrieb der Bahnen. Den Fahrgästen sind die für sie geltenden Regelungen in Bahnhöfen und Zügen in leicht verständlicher Weise und umfassend mitzuteilen. Verbesserungen, die sich letztlich für alle Reisenden positiv auswirken und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. **GL**

### KÄUFERSCHUTZ

#### Irreparabel - was tun?

**Wie Erzeuger stärker in die Pflicht genommen werden können.**

Werden industriell erzeugte Produkte frühzeitig unbrauchbar, haben Käufer nur beschränkte Behelfe gegenüber den Händlern. Helmut Koziol, einer der führenden Zivilrechtsexperten Österreichs, hat die bestehenden Rechtsbehelfe gegen Obsoleszenzen untersucht und zeigt Ansatzpunkte auf, damit die Erwartung einer gewissen Produktlebensdauer geschützt

wird. So soll die zweijährige Gewährleistungsfrist erst ab objektiver Erkennbarkeit des Mangels und nicht schon ab Übergabe der Ware zu laufen beginnen. Ob der Oberste Gerichtshof dem ohne Gesetzesänderungen zu folgen bereit ist, ist offen. Wichtig wären gesetzliche Mindestinformationspflichten der Hersteller zu Haltbarkeit und Reparaturfähigkeit. **HO**

### BUNDESSTRASSENGESETZ

#### Kritik an der Novelle

**Die AK äußert sich kritisch zum geplanten Zustimmungssurrogat.**

Bei neuen Straßen soll der Einbau von Lärmschutzfenstern fingiert werden, wenn die Gebäudeeigentümer den Einbau nicht wollen. Der Entwurf verliert das eigentliche Ziel aus den Augen, den Schutz der Gesundheit vor Verkehrslärm wirksam zu gewährleisten. Die nötigen Maßnahmen zum Gesundheitsschutz könnten mit einer Pflicht des Gebäudeeigentümers zum Einbau von Lärmschutzfenstern viel effektiver und effizienter umgesetzt werden. Die Novelle setzt den mit der Bundesstraßen-Lärm-



immissionsschutzverordnung (BStLärmIV) beschrittenen Weg fort, generelle Regeln und Beurteilungsmaßstäbe für die Genehmigung von Autobahnen und Schnellstraßen zu schaffen. Die BAK unterstützt das auch, weist aber auch auf die geäußerten Bedenken hin. Kürzlich hat das Bundesverwaltungsgericht den Verfassungsgerichtshof wegen des Verdachts der Gesetzeswidrigkeit der BStLärmIV angerufen. Damit setzt sich der Entwurf nicht auseinander. **HO**

## GENTECHNIK

### Moratorium für Gene Drive

Die Internationale Naturschutzunion (IUCN) hat ein Moratorium für das sogenannte Gene Drive im Naturschutz beschlossen.

Bei Gene Drive handelt es sich um eine Methode zur schnellen Verbreitung von Genen unter Populationen. ExpertInnen zufolge ist ein Ziel dieser Technik, durch gentechnisch manipulierte Tiere oder Pflanzen unerwünschte Arten gezielt auszurotten, z.B. Insekten, die Krankheiten wie Malaria oder Zika übertragen. Dazu sollen etwa Mücken freigesetzt werden, die gentechnisch so verändert sind, dass sie sich nicht fortpflanzen können und gleichzeitig so dominant sind, dass sie herkömmliche Mücken schnell verdrängen würden. Der Einsatz der neuesten Technologie – der Genschere CRISPR-CAS9 zur Herstellung von Gene Drives – ermöglicht es, in die Evolution einzugreifen und das Schicksal einer ganzen Spezies zu bestimmen. Damit könnten Umweltveränderungen von einem Ausmaß angestoßen werden, das man sich bisher nicht vorstellen kann, warnen WissenschaftlerInnen. **SI**

## INTERVIEW: KLIMAZIELE

### ABSCHIED VOM VERBRENNUNGSMOTOR?

Die norwegische Regierung kam mit dem ambitionierten Plan in die internationalen Schlagzeilen, ab 2025 die Neuzulassung von Benzin- und Diesel-Pkw zu verbieten. Soll wirklich so heiß gegessen werden, fragten wir den Direktor der norwegischen Straßenverkehrsbehörde, Terje Moe Gustavsen.

**Was ist an diesem Plan dran? Soll dies primär mit steuerlichen Instrumenten gelingen?**

**Gustavsen:** Die Verkehrsbehörden Norwegens haben einen gemeinsamen Bericht erstellt, der als Planungsgrundlage für den Nationalen Transportplan dienen soll. Der Bericht enthält eine Vielzahl klimapolitischer Maßnahmen, die im Sinn des Abkommens von Paris zur Emissionsreduktion in Norwegen beitragen. Gegenüber heute sollen im Transportsektor die Emissionen bis 2030 halbiert werden. Vieles davon soll durch ökonomische Anreize erreicht werden, aber auch durch andere Maßnahmen wie kostenloses oder billigeres Parken sowie Infrastrukturausbau für Null-Emissions-Fahrzeuge. Wir müssen die Entwicklung der Treibhausgasemissionen genau beobachten, um die Instrumente entsprechend anzupassen. Der Vorschlag bedeutet nicht notwendigerweise ein Verbot von Diesel- oder Benzin-Pkw.

**Gab es Widerstand gegen den Plan?**

**Gustavsen:** Der Vorschlag fand viel Akzeptanz. Es besteht weitgehend Einigkeit, dass wir ehrgeizige Ziele brauchen. Kritisch wurde eingewendet, dass wir das Potenzial der technologischen Entwicklung überschätzen könnten. Manche Umwelt-NGOs meinen, wir sollten den Schwerpunkt eher auf die Verringerung des Transportvolumens legen. Zur Umsetzung der ehrgeizigen Ziele benötigen wir aber auch die Autoindustrie: die Reichweite der Fahrzeuge muss steigen, und sie müssen sich den vielfältigeren Anforderungen anpassen.

**Gibt es vergleichbare Pläne für den Straßentransport?**

**Gustavsen:** Die Klimastrategie umfasst

auch Ziele für Busse, für den Güterferntransport und für die Distribution. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollen ab 2025 nur mehr emissionsfreie Busse neu zugelassen werden. Im Bus-Fernverkehr sollen 2030 von den Neufahrzeugen 75 Prozent emissionsfrei sein, im Güterferntransport die Hälfte. In den größeren Ballungszentren streben wir – im Einklang mit den EU-Zielen – bis 2030 eine emissionsfreie Güterdistribution an. Die technologische Entwicklung bei den Bussen im ÖPNV ist weit gediehen; in einigen größeren Städten laufen Versuche mit Elektro- und Wasserstoff-Bussen. Bei Lkw ist die Entwicklung nicht so weit, aber einer der größten Logistiker hat begonnen, Lkw auf Elektro- und Wasserstoffbasis zu testen.

**Die Zahl der Elektroautos stieg 2015 in Norwegen von 38.600 auf 69.100, also um etwa 80 Prozent. Damit lag der Anteil von E-Autos 2015 bei 2,6 Prozent. Worauf sind diese – im internationalen Vergleich – hohen Zahlen zurückzuführen?**

**Gustavsen:** Mitte 2016 waren es bereits 87.000 E-Autos. Ökonomische Anreize waren für diesen Erfolg wichtig, vor allem die Befreiung von der Umsatzsteuer und von der Maut. Die steuerliche Begünstigung macht E-Autos gegenüber Benzin- und Diesel-Pkw konkurrenzfähig. Weiters wird die Ladeinfrastruktur ständig besser, und Strom ist relativ billig. Dadurch sind die Betriebskosten gering. Gleichzeitig wurde zugelassen, dass E- und Wasserstoff-Autos bei der Einfahrt in größere Städte Busspuren benutzen, sofern dies den anderen Verkehr nicht behindert. Das hat sich besonders für Pendler rund um Oslo als attraktiv erwiesen.



\*Terje Moe Gustavsen war 2000-2001 Verkehrsminister Norwegens und leitet seit 2007 die norwegische Straßenverkehrsbehörde Statens Vegvesen.

# Umweltbezogene Gerechtigkeit. Eine Verteilungsfrage

**Sind sozial benachteiligte Gruppen besonders von den gesundheitlichen Folgen schlechter Umweltqualität betroffen? Wenn ja, warum? Wer verursacht diese Umweltbelastungen? Das sind Kernfragen der Diskussion zu umweltbezogener Gerechtigkeit. VON FLORIAN WUKOVITSCH \***

## Gestaltbarkeit

Die Klimaziele 2050 sind im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit erreichbar.

**S. 14**

## Betroffenheit

Welche finanziellen Belastungen verursachen umweltpolitische Eingriffe?

**S. 18**

**U**mweltbezogener Gesundheitsschutz und ein egalitärer Zugang zur Natur waren früh zentrale Themen der Bewegungen für sozialen Fortschritt und ArbeitnehmerInnenrechte. Das zeigt nicht zuletzt die Gründung der Naturfreunde im Umfeld der Wiener Arbeiter-Zeitung im späten 19. Jahrhundert. Später gingen Gewerkschaften und Umweltbewegungen aber oftmals getrennte Wege. Mit den verbesserten Wohn- und Umweltbedingungen in der Stadt drehten sich die Ambitionen der Gewerkschaften im 20. Jahrhundert eher um den arbeitsplatzbezogenen Gesundheitsschutz und Fragen des Ge-

sundheitssystems. Für wesentliche Teile der europäischen Umweltbewegungen im späten 20. Jahrhundert standen hingegen der Naturschutz bzw. der Erhalt bedeutender Umweltgüter im Fokus. Verteilungsfragen spielten dabei eine untergeordnete Rolle. In Österreich gelten der Kampf gegen Atomenergie und die Besetzung der Hainburger Au als Geburtsstunde der modernen Umweltbewegung. Gewerkschaften fanden sich in diesen Machtkämpfen mit dem Argument der Arbeitsplatzsicherung auf der Gegenseite wieder.

In etwa zur gleichen Zeit war die US-amerikanische Bewegung für „environ-



\* **Mag. Florian Wukovitsch** ist Referent für ökologische Ökonomie und Umweltpolitik der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Auch die räumliche Verteilung von Schrottplätzen hat mit der sozialen Struktur zu tun

mental justice“ von den Forderungen der schwarzen Bürgerrechtsbewegung geleitet. Anlässe für den Kampf um die Aufdeckung und Beseitigung von Umweltskandalen waren die persönliche Betroffenheit und berechtigte Gesundheitsinteressen von sozial benachteiligten Gruppen. Der Unmut entzündete sich an Umweltskandalen wie der Entsorgung von hochtoxischen Altlasten im Umfeld der Wohnsiedlungen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen. Die – oftmals schwarzen – BewohnerInnen haben diese Skandale in die Öffentlichkeit gebracht und damit schlussendlich politisches Gehör gefunden.

Große Belastungen sollten nicht mehr im „NIMBY“-Stil („Not in my backyard“) auf die Schwächsten abgewälzt werden. Unter Präsident Clinton wurde im Jahr 1994 verordnet, die Auswirkungen sämtlicher Aktivitäten der Bundesbehörden auf die Umwelt- und Gesundheitsqualität benachteiligter Bevölkerungsgruppen zu prüfen. Präsident Obama bestätigte 2014 das Recht aller US-AmerikanerInnen auf gute Luft, sauberes Wasser und unverseuchtes Land.

Im Laufe der Zeit wurde der Begriff ‚environmental justice‘ vom politischen Schlagwort zu einem Rahmen für wissenschaftliche Untersuchungen →

#### KURZGEFASST

Umwelt- und Verteilungspolitik gingen in Europa lange getrennte Wege. Erst in den letzten Jahren brachte die US-amerikanische Diskussion zu „environmental justice“ neue Inspiration, soziale Ungleichheit und Umweltfragen gemeinsam zu denken. Aspekte der ungleichen Betroffenheit von lokalen Umweltbelastungen und des ungleichen Zugangs zu Umweltgütern werden zunehmend systematisch untersucht.

#### Soziale Welt: Umweltgerechtigkeit

Peter Preisendörfer (2014): Umweltgerechtigkeit – Von sozial-räumlicher Ungleichheit hin zu postulierter Ungerechtigkeit lokaler Umweltbelastungen, Soziale Welt 65, 22-45. [www.soziale-welt.nomos.de/archiv/2014/heft-1](http://www.soziale-welt.nomos.de/archiv/2014/heft-1)

## Schwerpunkt Umwelt und Verteilungs- gerechtigkeit

→ erweitert. Da für die USA Umwelt- und Sozialdaten kleinräumig verfügbar sind, lässt sich beispielsweise zeigen, dass Schwarze in ihrer Wohnumgebung überproportional mit Luftschadstoffen der Industrie belastet sind. Mittlerweile liegen derartige Analysen für zahlreiche soziale und ethnische Gruppen, konkrete Belastungen – bis zu kontaminierten Lebensmitteln – sowie unterschiedliche Betrachtungsräume vor. In den späten 1990er Jahren hat die Diskussion zu umweltbezogener Gerechtigkeit über Großbritannien schließlich den Weg nach Europa gefunden. Insbesondere die schottische Labour-Regierung nahm sich während ihrer Regierungszeit von 1999-2005 – in enger Kooperation mit der Umwelt-NGO „Friends of the Earth“ und unter Einbindung wissenschaftlicher Expertise – des Problems schichtspezifischer Umweltbelastungen an. Für westeuropäische Verhältnisse waren die Problemlagen – u.a. Varianz der Lebenserwartung, Energiearmut – dort auch besonders massiv. In Deutschland werden die Zusammen-



Klimaziele: Sind Verteilungskonflikte unvermeidbar?

hänge zwischen Umweltqualität, sozialer Ungleichheit und Gesundheit seit der Jahrtausendwende wieder stärker thematisiert. Während sich die Diskussionen in den einschlägigen sozial- und gesundheitswissenschaftlichen Disziplinen lange um Umwelteinstellungen und individuelles Gesundheitsverhalten drehten, werden Umweltaspekte wieder stärker als entscheidende Faktoren von ‚health inequality‘ wahrgenommen. Zunehmend widmen sich wissenschaftliche Publikationen und Tagungen den klassischen Themen der öffentlichen Gesundheitsvorsorge wie den Auswirkungen ungesunder Wohnumgebungen auf Asthma, Allergien oder stressbedingte Erkrankungen. Fragen der indi-

viduellen Gesundheit und Vulnerabilität sollen in einen Zusammenhang mit der Exposition am Wohnort (bspw. Luftqualität, Lärmbelastung) gebracht werden. In diesem Sinne werden in Modellregionen unter dem Begriff „Umweltgerechtigkeit“ bereits systematisch Daten zu raumbezogenen Gesundheitsbelastungen mit Daten zum sozio-ökonomischen Status – wie Einkommen und Bildung – verknüpft (siehe Kasten Seite 13).

### Umweltbezogene Gerechtigkeit erfordert

- Chancengleichheit bei umweltbezogenen Gesundheitsfragen und Mitspracherechte bei der Gestaltung der persönlichen Lebensumwelt
- Berücksichtigung von Verteilungsaspekten in der Klimapolitik
- Förderung klimafreundlicher und leistbarer Mobilitäts- und Wohnformen

### Unser Standpunkt

### Ungleich oder ungerecht?

Im Lichte der Umweltgerechtigkeitsdiskussion sollen gesundheitsschädliche Umweltbelastungen möglichst verhindert oder gemindert werden, unvermeidbare Belastungen sind „gerecht“ zu verteilen. Zumindest hier drängt sich jedoch die Frage auf, wie Gerechtigkeit zu beurteilen ist? Ist in Gesundheitsfragen Ungleichheit gleichbedeutend mit Ungerechtigkeit? Würde die Einhaltung von Mindeststandards bereits für ein höheres Maß an Gerechtigkeit sorgen? Wer trägt die Kosten für die Beseitigung oder Minderung der Umweltbelastung? Reicht es aus, wenn die Betroffenen an der Entscheidungsfindung beteiligt sind oder über Wahlmöglichkeiten verfügen?



## Environmental Justice: Vom politischen Schlagwort zum Rahmen für wissenschaftliche Untersuchungen.

Die Antworten auf diese Fragen dürften sich nicht zuletzt je nach Entstehungsgeschichte der ungleichen Verteilung von Belastungen unterscheiden. Sank die Wohn- und Umweltqualität gemeinsam mit allgemeinen Erscheinungen städtischen Verfalls? Oder wurden belastende Anlagen gezielt an Orten angesiedelt, an denen wenig Widerstand zu erwarten ist? Haben Betroffene aufgrund niedriger Immobilienpreise ihren Wohnort freiwillig in Flughafennähe gewählt?

Preisendörfer (siehe Fußzeile Seite 11) zufolge ist dann ein gewisses Maß an Ungerechtigkeit zu vermuten, wenn

- die sozial-räumlichen Ungleichheiten besonders ausgeprägt sind oder
- die Umweltbelastungen jenseits zumutbarer Niveaus liegen,
- eine Kumulation von Nachteilen besteht (bspw. kein Ausgleich durch kurzen Arbeitsweg),
- das subjektive Wohlbefinden maßgeblich beeinträchtigt ist,
- NutznießerInnen und Betroffene der Belastung auseinanderfallen,
- die Betroffenen nicht ausweichen können oder
- über unzureichende Mitwirkungs- bzw. Mitgestaltungsmöglichkeiten verfügen.

Die Bewertung der relevanten Variablen bleibt dennoch komplex. Wie soll berücksichtigt werden, dass Arbeitslose meist mehr Zeit am Wohnort verbringen als Berufstätige? Wie werden subjektive Einschätzungen im Vergleich mit objektiven (Umwelt-)Daten gewichtet? Letztendlich liefern die betrachteten Überlegungen immer nur Hinweise für weiterführende Diskussionen.

### Erweiterung des Blicks

Die dargestellte Diskussion zu „environmental justice“ fokussiert häufig auf die kleinräumige Verteilung von

Umweltbelastungen. Intergenerationale und internationale Aspekte sowie die Nutzung von (globalen) Umweltgütern werden seltener in den Blick genommen. Es scheint aber durchaus lohnend, die Perspektive zu öffnen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Weltklimaziele stellt sich nicht nur die Frage, welche Gesellschaften einen zu hohen Ausstoß an Treibhausgasen haben, sondern auch, für welche sozialen Gruppen das in besonderem Maße gilt. Global 2000 hat bereits 2008 eine Studie zu „Sozialen Aspekten von Climate Change Impacts in Österreich“ beauftragt. Diese zeigte, dass Wohlhabende aufgrund ihres Urlaubs- und Mobilitätsverhaltens und wegen der Brennstoffe, die sie in ihren Heizsystemen einsetzen, einen überproportionalen Beitrag zum Klimawandel leisten. Ärmere sind aber von klimawandel- und klimapolitikbedingten Preissteigerungen bei Energie und Nahrungsmitteln stärker betroffen. Darüber hinaus können sie sich Investitionen zur Steigerung der Energieeffi-

zienz – thermische Sanierung, energieeffiziente Geräte – oftmals nicht leisten.

Auch die Statistik Austria hat sich in letzter Zeit systematisch mit den Zusammenhängen zwischen Einkommen und ausgewählten Umweltaspekten beschäftigt. So wurden 2014 in einer umfassenden Studie erstmals die umweltbezogenen Beobachtungen des Mikrozensus mit Einkommensdaten aus der EU-Statistik über Einkommen und Lebensbedingungen (EU-SILC) verschnitten. Dabei zeigte sich nicht nur, dass einkommensschwächere Gruppen stärker unter lokalen Umweltbelastungen leiden (siehe Beitrag Seite 14), auch der Konsum von biologisch erzeugten Lebensmitteln ist weniger verbreitet. Gleichzeitig sind sie stärker auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen. Die Einkommensverteilung bestimmt also schon heute über den Zugang zu gesunden Wohnverhältnissen, Mobilitätsformen, hochwertigen Lebensmitteln und Energie. Nicht zuletzt angesichts der geplanten massiven Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen in der relativ nahen Zukunft sind klimapolitisch motivierte Maßnahmen – wie Abgabenänderungen und Förderungen (siehe Beitrag Seite 18) – daher stets auf ihre Verteilungs- (und Beschäftigungs-)wirkungen zu prüfen. □

### MODELLPROJEKT IN BERLIN

## UMWELTGERECHTIGKEITSMONITORING

Die Stadt Berlin hat ab dem Jahr 2008 in einem ressortübergreifenden Modellprojekt die Grundlagen für die Verknüpfung von Umwelt- und Gesundheitspolitik geschaffen. Im Fokus stehen neben gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen die soziale Problemdichte auf Quartiers-ebene sowie die Vulnerabilität im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten zu den ausgewählten Themenkomplexen erfolgt dabei in enger Abstimmung mit Forschungseinrichtungen und dem regionalen Statistikamt. Von 2010 bis 2013 wurde damit erstmals in Deutschland auf städtischer Ebene ein „Umweltgerechtigkeitsmonitoring“ implementiert. Darin werden quar-

tiersbezogene Daten zu Bioklima, Luftqualität, Lärmbelastung und Grünraumversorgung mit Daten zur sozialen Problemdichte verschnitten. Gesundheitsdaten zu Adipositas im Einschulungsalter, vorzeitiger Sterblichkeit und Krebs(neu)erkrankungen, aber auch Daten zur Bau- und Stadtstruktur werden ergänzend miteinbezogen. Aus der kleinräumigen Belastungsanalyse sollen in der Folge Ausgleichskonzepte entwickelt und im Rahmen der stadtpolitischen Handlungsmöglichkeiten – von der Flächennutzungsplanung bis zum innerstädtischen Finanzausgleich – auch umgesetzt werden. Für nähere Informationen siehe: [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i901.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i901.htm)

# Umweltpolitik ist sozial gerecht gestaltbar

**In Hinblick auf die Klimaziele 2050 zeichnet sich eine Neuorientierung der österreichischen Umweltpolitik ab. Wenn dabei einige Grundprinzipien beachtet werden, kann dies im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit geschehen. VON JOHANNA VOGEL UND SIGRID SVEHLA-STIX \***

## KURZGEFASST

Effektive Umweltpolitik und Gerechtigkeit müssen keinen Widerspruch darstellen. Einerseits können umweltpolitische Maßnahmen direkt die Lebenssituation von Einkommensschwächeren verbessern. Andererseits können sie sozial gerecht gestaltet werden, damit Schwächere nicht überproportional belastet werden. Unsere Konsumgewohnheiten bieten einen besonders guten Ansatzpunkt für effektive Umweltpolitik.

Mit dem Klimaabkommen von Paris im Dezember 2015 hat sich die internationale Staatengemeinschaft das Ziel gesetzt, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. Gemäß wissenschaftlichem Konsens ist dafür bis Mitte des Jahrhunderts eine Reduktion des Treibhausgasausstoßes der Industrieländer um mindestens 80% gegenüber 1990 unerlässlich. Dies wird Maßnahmen zum Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energie und eine weitgehende Transformation des Energiesystems erfordern. Wenn dabei die Verteilungsgerechtigkeit berücksichtigt und eine faire Gestaltung der Maßnahmen angestrebt wird, kann das auch ihre Umsetzung erleichtern.

Umweltpolitik und Verteilungsgerechtigkeit beeinflussen sich gegenseitig. Einerseits treffen Umweltbelastungen Menschen mit niedrigem Sozialstatus tendenziell stärker als jene mit höherem Status. Eine Verbesserung der Umweltsituation hat daher auch einen positiven Verteilungseffekt zur Folge.

Andererseits verursachen Menschen mit höherem Einkommen mehr Umweltbelastungen. Dies bietet Ansatzpunkte, Umwelt- und Klimapolitik treffsicher und effektiv zu gestalten.

## Wechselwirkungen

Studien für Österreich, Deutschland und die USA zeigen, dass der soziale Status eine Rolle dabei spielt, wie stark Menschen durch Umweltschadstoffe belastet sind. Sozioökonomische Faktoren wie Herkunft, Bildung und Einkommen beeinflussen Wohnbedingungen, Lebensstile, verfügbare Ressourcen und damit verbundene Gesundheitsrisiken. Zum Beispiel wohnen Menschen mit geringem Einkommen häufiger in der Nähe von Industrieanlagen oder stark befahrenen Straßen und sind deshalb tendenziell höherer Schadstoff- und Lärmbelastung ausgesetzt. Sie verfügen oft nicht über die nötige Information bzw. das Einkommen, um Umweltbelastungen auszuweichen. Die dadurch verursachten gesund- →



\*Dr.<sup>in</sup> Johanna Vogel ist Ökonomin am Umweltbundesamt, Abteilung Klimaschutz & Emissionsinventuren.



\*Mag.<sup>a</sup> Sigrid Svehla-Stix ist Ökonomin am Umweltbundesamt, Abteilung Mobilität & Lärm.



Umwelt- und Klimabelastung: Verursacher und Belastete leben an unterschiedlichen Orten

#### KONSUM UND KLIMA

## REICHTUM BELASTET - AUCH DIE UMWELT

**K**onsum trägt maßgeblich zur Umweltbelastung und zum Klimawandel bei. Das ist keine neue Erkenntnis und wurde auch schon in der Wirtschaft & Umwelt thematisiert (z.B. Heft 1/2015). Wieviel CO<sub>2</sub>-Emissionen allerdings von unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen emittiert werden, ist an vielen Stellen noch unklar – unter anderem, weil die Berechnung sehr umfassend ist. Dafür bedarf es nämlich komplexer Datensätze, die in der Lage sind, den CO<sub>2</sub>-Gehalt alltäglicher Konsumgüter sowie deren oft globale Produktions- und Lieferketten abzubilden.

Eine derartige Datenbank, die die globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen österreichischer Produkte abbildet, lässt sich auch dafür verwenden, mehr über die Verteilung der Emissionen auf unterschiedliche Haushalte zu erfahren. Dabei lassen sich erste Schlüsse auf die Verteilung der CO<sub>2</sub>-Emissionen unterschiedlicher Einkommensgruppen ziehen. Es zeigt sich, dass einkommens-

stärkere Haushalte aufgrund ihres gesteigerten Konsums mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen als einkommensschwächere Haushalte. Insbesondere in den Bereichen Wohnen, Mobilität und lang- sowie kurzlebige Konsumgüter lassen sich starke Zuwächse an Emissionen ausmachen. Die obersten zehn Prozent der einkommensstärksten Haushalte emittieren mehr als das Dreifache in diesen Bereichen im Vergleich zum untersten Zehntel. Darüber hinaus nimmt in den oberen Einkommenschichten auch der Konsum von Dienstleistungen stark zu. Dieser Konsum ist zumeist vergleichsweise CO<sub>2</sub>-arm.

Auf den ersten Blick sind damit die politischen Forderungen ganz eindeutig:

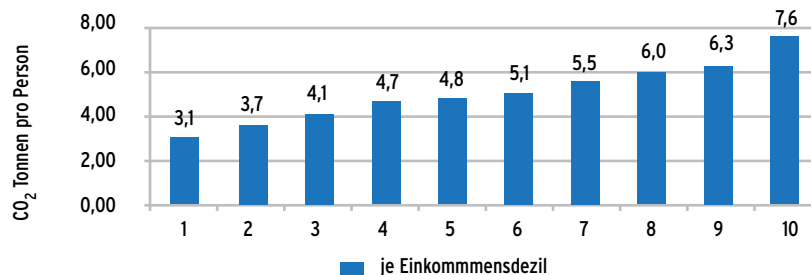
hohe Einkommen sind nicht nur ungerecht, sondern auch aus einer Umweltperspektive wesentlich stärker zu besteuern. Allerdings zeigt sich, dass auch einkommensschwächere Haushalte ein relevantes Ausmaß an CO<sub>2</sub>-Emissionen ausstoßen. Dies kommt zustande, da auch Basisgüter des alltäglichen Bedarfs sehr CO<sub>2</sub>-intensiv sind – wie zum Beispiel das Heizen mit fossilen Energieträgern oder der tägliche Weg zur Arbeit mit dem Auto. Es ist dieses Faktum, das Ian Gough das sozialpolitische Dilemma nennt, da klassische umweltpolitische Maßnahmen wie höhere Steuern auf Energie regressiv sind. Entsprechend bedarf es nicht nur höherer Steuern für umweltschädlichere Produkte und Dienstleistungen, sondern auch einer tiefgreifenden Transformation existierender Produktionsstrukturen.

**Die obersten zehn Prozent der einkommensstärksten Haushalte emittieren mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund des erhöhten Konsums im Vergleich zum untersten Zehntel.**

\*Hendrik Theine ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Institutionelle und Heterodoxe Ökonomie an der WU Wien.



Durchschnittlicher Treibhausgas (THG)-Fußabdruck pro Kopf nach Einkommensdezilen in Österreich (2004)



→ heitlichen Effekte haben wiederum negative Auswirkungen auf Lebenseinkommen und Lebenserwartung.

In Österreich werden diese Zusammenhänge bislang nicht systematisch erfasst. Eine Analyse der Statistik Austria aus dem Jahr 2014 zeigt erstmals die Betroffenheit verschiedener Einkommensgruppen durch Umweltbelastungen. Es zeigt sich ein deutliches Gefälle nach Einkommensgruppen (Jahreshaushaltseinkommen): Menschen mit niedrigem Einkommen fühlen sich deutlich stärker durch Lärm, Gerüche/Abgase und Staub/Ruß im Wohnbereich belastet als jene mit hohem Einkommen.

Umweltpolitische Maßnahmen, die Schadstoff- und Lärmemissionen etwa aus Industrie und Verkehr reduzieren, können die Verteilungsgerechtigkeit erhöhen, weil sie Gesundheit und damit auch das zu erwartende Lebenseinkommen sozial Schwächerer steigern. Quantifizierungen dieser Wirkungen auf

Im Jahr 2004 war das oberste Zehntel in der Verteilung der Haushaltseinkommen durchschnittlich für mehr als doppelt so hohe THG-Emissionen verantwortlich als das unterste Zehntel (die zehn Prozent der österreichischen Haushalte mit dem niedrigsten Einkommen).

die direkte Besteuerung von Energieverbrauch wie Abgaben auf Brennstoffe oder Elektrizität wurde dieser Effekt nachgewiesen. Das liegt daran, dass sozial Schwächere relativ gesehen einen größeren Anteil ihres verfügbaren Haushaltseinkommens für notwendige Ausgaben wie Heizung und Warmwasser aufwenden müssen und über weniger Substitutionsmöglichkeiten verfügen. Durch Ausgleichszahlungen an betroffene Haushalte kann dies jedoch kompensiert werden, z.B. in Form von Gutscheinen und Rückvergütungen, oder durch die Förderung von Maßnahmen zur Verringerung des Energiebedarfs für Einkommensschwächere.

sie bei den AkteurInnen ansetzen, deren Verhalten am meisten zu Umweltproblemen beiträgt. Die Bilanzierung sogenannter „konsumbasierter“ Emissionen (auch ökologischer Fußabdruck genannt) zeigt, dass sowohl innerhalb Österreichs als auch im internationalen Vergleich die Einkommensstärksten für hohe Treibhausgas (THG)-Emissionen und einen überproportionalen Ressourcenverbrauch verantwortlich sind. Über Anreize zur Verhaltensänderung dieser Bevölkerungsgruppen und Länder könnte daher sehr viel erreicht werden.

### Ansatzpunkte für Umweltgerechtigkeit

Ergebnisse eines aktuell unter Beteiligung des Umweltbundesamtes laufenden Forschungsprojekts („Innovate“, gefördert durch den Klima- und Energiefonds) zeigen, dass nach konsumbasierter Betrachtungsweise Österreichs THG-Emissionen um 50 Prozent höher sind als nach traditioneller Berechnung. Durch den österreichischen Konsum fallen also zusätzlich zu den im Inland verursachten Emissionen in anderen Ländern noch einmal halb so viele Emissionen an. Mehr als ein Drittel der konsumbasierten Emissionen Österreichs entsteht außerhalb der EU, insbesondere

## Mehr als ein Drittel der konsumbasierten Emissionen Österreichs entsteht außerhalb der Europäischen Union.

die Verteilung von Einkommen und Vermögen existieren für Österreich bisher nicht.

Bei der Umsetzung umweltpolitisch relevanter Maßnahmen wie Steuern und Förderungen ist zu beachten, dass diese häufig regressiv wirken, d.h. sie stellen für untere Einkommensgruppen im Verhältnis zu ihrem Einkommen eine größere Belastung dar. Besonders für

Auf diesem Weg könnte sogar erreicht werden, dass umweltpolitische Maßnahmen eine positive Verteilungswirkung haben. Das erfordert jedoch eine genaue Analyse des länderspezifischen Steuer- und Transfersystems und dessen Wirkung auf verschiedene Einkommensgruppen.

Umwelt- und klimapolitische Maßnahmen sind umso effektiver, je mehr

### Umweltbetroffenheit

Statistik Austria-Studie: „Umweltbetroffenheit und -verhalten von Personengruppen abhängig von Einkommen und Kaufkraft“: [www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_FILE&Revision=SelectionMethod=LatestReleased&dDocName=076174](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_FILE&Revision=SelectionMethod=LatestReleased&dDocName=076174), Wien 2014



re in China, Russland, Kasachstan, den USA und Indien. Um die von ÖsterreicherInnen verursachten Emissionen zu reduzieren, sind also strenge Klimaverpflichtungen in diesen Ländern ebenso wichtig. Der Fußabdruck der ÖsterreicherInnen steigt auch mit dem Einkommen (siehe Grafik Seite 16).

Die mit dem Einkommensniveau ansteigenden Emissionen spiegeln unterschiedliche Verhaltensmuster und Lebensstile wider. Einkommensstärkere Gruppen reisen z.B. häufiger mit dem Flugzeug oder nutzen den PKW stärker, legen also ein emissionsintensiveres Mobilitätsverhalten an den Tag. Hier könnte die Umweltpolitik mit Anreizen zur Verhaltensänderung ansetzen. Im Rahmen des Innovate-Projekts wurden bisher Good-Practice-Beispiele aus verschiedenen Ländern in den Bereichen Mobilität, Bauwirtschaft und Gesundheit zusammengetragen. Beispiele inkludieren Kfz-Steuersätze, die vom CO<sub>2</sub>-Ausweis des Fahrzeugs abhängen (Niederlande); Fahrradschnellwege (Deutschland, Großbritannien); Kennzeichnungssysteme für nachhaltiges Bauen (Deutschland); und Förderungen für gemeinschaftliches oder temporäres Wohnen (Österreich, Großbritannien).

Auch im internationalen Ländervergleich zeigt der ökologische Fußabdruck des Global Footprint Network aus dem Jahr 2014, dass die entwickelten Länder der westlichen Welt global gesehen den höchsten Ressourcenverbrauch haben. Ganz vorne mit einem Fußabdruck von acht bis zehn Hektar pro Person liegen Länder der arabischen Halbinsel, dicht gefolgt von Dänemark, Belgien, Singapur, den USA und Schweden. Österreich liegt mit knapp unter sechs Hektar an 13. Stelle, deutlich vor Frankreich, Deutschland und Großbritannien. Im globalen Durchschnitt werden mehr Ressourcen verbraucht als die Kapazität der Erde (1,8 Hektar pro Person) hergibt. Um den momentanen Ressourcenverbrauch aufrechtzuerhalten, wären 1,5 Planeten nötig. Für eine Abkehr von diesem Trend ist eine grundlegende Änderung unserer Wirtschafts- und Verhaltensweisen notwendig. □

**Traditionell werden Emissionen nach VerursacherInnen innerhalb nationaler Grenzen bilanziert. Komplementär dazu betrachtet der konsumbasierte Ansatz Emissionen, die durch die KonsumentInnen eines Landes verursacht werden. Diese entstehen entlang der Wertschöpfungskette der konsumierten Güter, also über Importe auch außerhalb nationaler Grenzen.**



#### Global Footprint Network

Die Berichte des Netzwerkes berechnen für jedes Land der Erde, wieviel Fläche an biologisch fruchtbarem Boden ein Mensch beansprucht, um seinen Konsum zu decken und seine fossilen Emissionen zu absorbieren. Der resultierende menschliche Ressourcenverbrauch wird in der Einheit „globaler Hektar pro Person“ dargestellt: [www.footprintnetwork.org/pt/index.php/GFN/page/living\\_planet\\_report2/](http://www.footprintnetwork.org/pt/index.php/GFN/page/living_planet_report2/)



#### UMWELTPOLITIK

### LEITLINIEN

Damit Umweltpolitik und Verteilungsgerechtigkeit keinen Widerspruch darstellen, sollten

- Bemühungen zur Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen verstärkt werden, da einkommensschwache Bevölkerungsgruppen überdurchschnittlich davon profitieren
- Umweltsteuern und -abgaben durch gezielte Ausgleichszahlungen oder Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen für sozial schwächere Gruppen so ausgestaltet werden, dass sowohl eine positive Umweltwirkung also auch eine positive (oder zumindest keine negative) Verteilungswirkung eintritt
- umweltbezogene Förderungen auf ihre sozialen Auswirkungen überprüft werden (z.B. kommen Förderungen für Solaranlagen und Elektroautos eher einkommensstärkeren Schichten zugute) und Förderungen mit negativen Umwelt- und Verteilungswirkungen reformiert werden (z.B. fördert das Pendlerpauschale den motorisierten Individualverkehr und wird eher von Beziehern höherer Einkommen in Anspruch genommen)
- umweltpolitische Maßnahmen zur Reduktion von Ressourcenverbrauch und Treibhausgas-Emissionen bei den Gruppen ansetzen, die am meisten zum Problem beitragen, da hier der größte Effekt pro Person erzielt werden kann. Dafür sind Anreize zur Verhaltensänderung, zum Beispiel beim Mobilitätsverhalten einkommensstarker Gruppen, und eine generelle Abkehr von der Konsum- und Wegwerfgesellschaft in der industrialisierten Welt nötig.

#### Innovate-Projekt

Unter Leitung von Univ.-Prof. Dr. Karl Steininger, Universität Graz, Wegener Center für Klima und Globalen Wandel (2015-2018): <http://wegcwww.uni-graz.at/wp/innovate/>

# Betroffenheit durch Umweltbelastungen

**Betroffenheit durch Umweltbelastung und umweltpolitische Maßnahmen sowie Nutzen aus einer intakten Umwelt oder einer Verbesserung der Umweltqualität können in unterschiedlichen Zusammenhängen auftreten.**

**VON ANGELA KÖPPL UND MARGIT SCHRATZENSTALLER\***

## KURZGEFASST

Der in der Öffentlichkeit diskutierten Befürchtung, dass umweltpolitische Eingriffe finanzielle Belastungen insbesondere für einkommensschwache Haushalte nach sich ziehen und zudem zu Arbeitsplatzverlusten beitragen können, steht eine eher schwache empirische Evidenz gegenüber bzw. beschränkt sie sich häufig auf die Erfassung von „Kosten“.

Insbesondere in der jüngeren Vergangenheit wird der Zusammenhang zwischen Umwelt(politik) und Verteilung zum Teil recht kontrovers diskutiert. Einerseits geht es um die Frage, ob sozial benachteiligte Gruppen stärker von Umweltbelastungen betroffen sind und daraus im Vergleich zu höheren Einkommensklassen schwerwiegendere sozio-ökonomische und gesundheitliche Folgen resultieren. Andererseits geht es um die Identifizierung der Verursacher von Umweltbelastungen und die Zurechnung der damit verbundenen sozialen Kosten sowie um Verteilungseffekte der entsprechenden umweltpolitischen Instrumente.

Je stärker Umweltpolitik mit weitreichenden sozio-ökonomischen Veränderungen in Verbindung gebracht wird wie dem Ausstieg aus fossilen Energieträgern im Zusammenhang mit der Klimaproblematik oder der deutschen Energiewende, desto deutlicher treten auch potenzielle Spannungsfelder zwischen sozialer Gerechtigkeit und Umweltschutz in den Vordergrund.

Häufig steht dabei die Hypothese im Vordergrund, dass es einen Zielkonflikt zwischen Umweltschutz und -politik und Verteilungsgerechtigkeit gibt. Der Fokus in der Debatte liegt dabei oft auf dem Aspekt der Auswirkung umweltpolitischer Maßnahmen auf das Einkommen der Haushalte. Befürchtet wird, dass umweltpolitische Eingriffe finanzielle Belastungen insbesondere für einkommensschwache Haushalte nach sich ziehen und zudem zu Arbeitsplatzverlusten beitragen können. Dem in der Öffentlichkeit wahrgenommenen Spannungsfeld steht dabei eine eher schwache empirische Evidenz gegenüber bzw. beschränkt sie sich häufig auf die Erfassung von „Kosten“, während positive soziale Auswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen bzw. sozial differenzierte Effekte des Nichthandelns oftmals nicht berücksichtigt werden.

## Wirkungszusammenhänge

In der Auseinandersetzung über dieses zweifellos wichtige Thema gilt es



\*Dr.<sup>in</sup> **Angela Köppl** ist Ökonomin und Referentin für Umwelt, Energie und Klima am WIFO.



\*Dr.<sup>in</sup> **Margit Schratzenstaller** ist Ökonomin, Referentin für Öffentliche Finanzen und stellvertretende Leiterin am WIFO sowie Lehrbeauftragte an der Universität Wien.



Bessere Daten könnten Licht in komplexe Zusammenhänge bringen

## Die unbefriedigende Datenlage erschwert eine evidenzbasierte und sachliche Debatte über Umweltsteuern.

daher einerseits die empirische Grundlage zu verbessern und andererseits die Mehrdimensionalität von Umweltschutz und sozialer Gerechtigkeit im Blickwinkel zu haben. Insbesondere der Begriff der sozialen Gerechtigkeit im Zusammenhang mit Umwelt und umweltpolitischen Eingriffen hat andere Aspekte als nur die direkten Einkommenseffekte privater Haushalte. Hier scheint es notwendig, auch mögliche indirekte Wirkungszusammenhänge aufzuzeigen.

Im Folgenden werden stichwortartig unterschiedliche Dimensionen von Umwelt und sozialer Gerechtigkeit aufgeführt. Sie sollen verdeutlichen, dass die Darstellung des Zusammenhangs nicht trivial ist und eine sachliche Auseinandersetzung belastbare empirische Grundlagen benötigt.

Betroffenheit durch Umweltbelastung, umweltpolitische Maßnahmen

sowie Nutzen aus einer intakten Umwelt oder einer Verbesserung der Umweltqualität kann in unterschiedlichen Zusammenhängen auftreten und weist in der Regel eine verteilungspolitische Dimension auf:

- Verteilung von Umweltgütern: Hier geht es um den Zusammenhang zwischen Einkommen und Zugang zu Umweltgütern mit positivem Nutzen.
- Ungleichheit im Beitrag zu Emissionen und Umweltverschmutzung nach Einkommen: In einer Studie des deutschen Umweltbundesamtes wurde beispielsweise der Zusammenhang zwischen Ressourcen- und Energieverbrauch und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen analysiert, mit dem Ergebnis eines positiven Zusammenhangs zwischen Einkommen und Emissionen.
- Verteilung von Umweltbelastungen: Dieser Aspekt betrifft den Zusammen-

hang zwischen Einkommen und Exposition in Hinblick auf Umweltbelastungen, gesundheitliche Schäden und eine daraus resultierende sozio-ökonomische Belastung. Mehrere Studien zeigen, dass sozial schwächere Gruppen überdurchschnittlich stark Umweltbelastungen wie z.B. Lärm ausgesetzt sind.

- Wirkung von regulatorischen Maßnahmen auf unterschiedliche soziale Schichten: Dies kann etwa unterschiedliche Kostenbelastungen nach Einkommensgruppen durch Umweltsteuern oder die Bevorzugung sozial begünstigter Gruppen durch Subventionen betreffen und somit eine unmittelbare Einkommenskomponente aufweisen. Unterschiedliche soziale Betroffenheit kann auch bei Standortentscheidungen z.B. von Abfallentsorgungsanlagen oder anderen (Infrastruktur-)projekten mit negativen Umwelteffekten entstehen. Oder es betrifft den Mangel z.B. an Mobilitätsinfrastruktur für soziale Schichten, die sich keinen Pkw leisten können. Aber auch eine nach Einkommen differenzierte Verteilung des Nutzens umweltpolitischer Eingriffe ist denkbar.

- Intergenerationale Verteilung ist im Zusammenhang mit dem Abbau nicht erneuerbarer Ressourcen sowie den Emissionen von Treibhausgasen verbunden.

### Spannungsfelder

Wie sensibel das Thema Umwelt und Gerechtigkeit ist, lässt sich auch an Phänomenen wie der in jüngerer Vergangenheit thematisierten Energiearmut festmachen. Energiearmut wird dabei oftmals als unmittelbare Konsequenz von Maßnahmen betrachtet, die eine gesellschaftliche Transformation hin zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft anstoßen sollen. Dies überdeckt in den →

### Wohlstand und Ökologie

Umweltbundesamt (Hrsg.): Konzepte gesellschaftlichen Wohlstands und ökologische Gerechtigkeit, texte 45/2014, Roßlau 2014. [www.umweltbundesamt.de/publikationen/konzepte-gesellschaftlichen-wohlstands-oekologische](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/konzepte-gesellschaftlichen-wohlstands-oekologische)

## Schwerpunkt Umwelt und Verteilungsgerechtigkeit

→ betreffenden Analysen häufig jene Zusammenhänge, die eigentlich analysiert werden sollten, etwa den Grund für die Armut und ihr Ausmaß sowie geeignete Maßnahmen für ihre Bekämpfung.

Am Beispiel der häufig sehr emotional geführten öffentlichen Debatte um Umweltsteuern lassen sich einige der genannten Dimensionen und Probleme im Spannungsfeld Umwelt(politik) und Verteilung gut illustrieren. Ein zentrales Gegenargument gegen die stärkere Nutzung von Umweltsteuern ist ihre regressive Wirkung, dass sie also die unteren Einkommen überdurchschnittlich stark im Verhältnis zu ihren verfügbaren



Spannungsfeld Lebensqualität und Verteilung

Einkommen belasteten. Hintergrund dieser Befürchtung ist, dass Umweltsteuern wie alle Verbrauchssteuern das verfügbare Einkommen der besteuerten Konsumenten nicht berücksichtigen, sondern sich ausschließlich am Konsum der steuerpflichtigen Güter bemessen.

Da die für eine Analyse der perso-

nellen Verteilungseffekte benötigten Daten unmittelbar nicht zur Verfügung stehen, können insbesondere zwei Indikatoren als Anhaltspunkte dienen: Die Verteilung der besteuerten Güter selbst (beispielsweise PKW) auf die Haushalte; und die Ausgaben im Zusammenhang mit den besteuerten Gütern (beispielsweise Ausgaben für Treibstoffe).

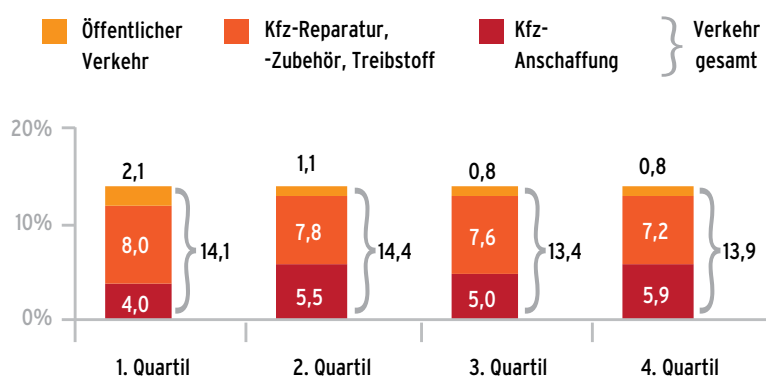
Hierauf beruhende Verteilungsanalysen ergeben ein differenziertes Bild. So zeigen etwa Analysen für die EU- und OECD-Länder tendenziell regressive Wirkungen von Steuern auf Strom und Heizenergie. Jene auf Treibstoff und PKW dagegen wirken bis zum mittleren Einkommensbereich eher progressiv, während die relative Belastung für die oberen Einkommen wieder abnimmt.

Für Österreich erlaubt die Datenlage weder eine Analyse der Gesamtverteilungswirkungen der existierenden Umweltsteuern noch die Identifikation der Belastungswirkungen einzelner Umweltsteuern. Die wichtigste Datenbasis ist die Konsumerhebung der Statistik Austria, die die Ausgaben der privaten Haushalte für bestimmte Güter(gruppen) nach Einkommenshöhe bietet. Sie gibt etwa Anhaltspunkte für die Verteilungseffekte von Steuern auf den Individualverkehr. Da jedoch

### PKW-BEZUGENE STEUERN

## WIRKUNG AUF DIE EINKOMMENSVERTEILUNG

Anteil der Verkehrsausgaben am verfügbaren Haushaltseinkommen in Prozent.



Die Daten der Konsumerhebung von Statistik Austria legen eine differenzierte Wirkung PKW-bezogener Steuern auf die Einkommensverteilung nahe. Gemessen am Haushaltseinkommen steigt die prozentuale Belastung durch die PKW-Anschaffung mit wachsendem Einkommen, da die Haushalte in den oberen Einkommensklassen mehr und teurere PKW kaufen. Der laufende Betrieb belastet dagegen anteilig die oberen Einkommen vergleichsweise weniger. Absolut steigen die Ausgaben für Individualverkehr mit dem Haushaltseinkommen: Das unterste Quartil gibt 12 %, das oberste gut 13 % seines Einkommens für Individualverkehr aus. Dies lässt eine progressive Wirkung PKW-bezogener Steuern erwarten.

QUELLE: STATISTIK AUSTRIA, KONSUMERHEBUNG 2009/2010

nur zwischen PKW-Anschaffung und laufendem Betrieb unterschieden wird, ist lediglich eine erste sehr grobe Annäherung und nicht die exakte Erfassung der Verteilungseffekte einzelner Steuern auf den Individualverkehr möglich. Die Daten der Konsumerhebung legen nahe, dass Steuern auf die Anschaffung von PKW insgesamt progressiv wirken, da PKW-Besitz und deren Anzahl pro Haushalt stark mit dem Einkommen korrelieren. Die anteiligen Ausgaben für den laufenden Betrieb sinken jedoch mit dem Haushaltseinkommen, entsprechende Steuern sollten also regressive Effekte haben.

## Unbefriedigende Debatte

Die unbefriedigende Datenlage erschwert eine evidenzbasierte und sachliche Debatte über Umweltsteuern. Zudem wird oft nur über einzelne Steuer(erhöhung)en diskutiert, Ausgleichsmaßnahmen dagegen werden vernachlässigt: Erstens innerhalb des Abgabensystems, da mit zusätzlichen Einnahmen aus höheren Umweltsteuern gerade die unteren Einkommen entlastet und so unerwünschte Verteilungswirkungen aus der Umweltsteuererhöhung ausgeglichen werden können. Zweitens in Form von gezielten Transfers an die unteren Einkommen oder – lenkungs- politisch effektiver – von Maßnahmen, die steuervermeidende und damit umweltschonende Anpassungsreaktionen erleichtern (wie der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel). □

**Die Darstellung des Zusammenhangs zwischen Umwelt und Verteilung ist nicht trivial, und eine sachliche Auseinandersetzung benötigt belastbare empirische Grundlagen.**

INTERVIEW MIT HEINZ HÖGELSBERGER VON DER VIDA

## SOZIALE FOLGEN DES KLIMAWANDELS

**Heinz Högelsberger** beauftragte im Rahmen seiner früheren Tätigkeit bei Global 2000 die Studie „Soziale Aspekte von Climate Change Impacts“. Wir fragten ihn, warum in Österreich Umweltpolitik und Fragen sozialer Gerechtigkeit selten gemeinsam thematisiert werden.

**Wo liegen Ihrer Meinung nach die Gründe dafür?**

**Högelsberger:** Von den zwölf größten Unternehmen der Welt sind neun Öl- oder Autokonzerne. Sie bestimmen die Weltpolitik und wollen maximale Profite. Das erklärt, warum sich beim Klimaschutz bislang so wenig getan hat. Der Klimawandel ist also so etwas wie globaler Klassenkampf von oben nach unten. In Österreich ist die Lage ähnlich; man denke nur an die Einflussmöglichkeiten und politischen Querverbindungen von OMV, voestalpine oder Magna. Außerdem hatten Gewerkschaften und UmweltschützerInnen seit den Auseinandersetzungen um das Atomkraftwerk Zwentendorf und das Wasserkraftwerk Hainburg über lange Zeit keine gute Gesprächsbasis. Sie konnten dadurch die Gemeinsamkeiten ihrer Anliegen nicht erkennen.

**Sie haben während Ihrer Zeit bei Global 2000 die Studie „Soziale Aspekte von Climate Change Impacts“ beauftragt. Wurden die Ergebnisse politisch aufgegriffen?**

**Högelsberger:** Die Ergebnisse waren ja eindeutig: Ärmere Menschen in Österreich verursachen weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als die Reichen, leiden aber mehr unter den Folgen des Klimawandels. Wir fanden also auf österreichischer Ebene dieselben Mechanismen wie im globalen Maßstab. Wir schickten die Studie breit aus und dachten, damit allen progressiven Kräften eine wissenschaftlich fundierte Steilvorlage geliefert zu haben. Feedback und Interesse waren aber gering.

**Wie hat Ihr beruflicher Rollenwechsel Ihre Perspektive verändert? Welche Themen aus dieser Zeit konnten Sie in Ihre gewerkschaftliche Arbeit mitnehmen?**

**Högelsberger:** Eine meiner ersten Tätigkeiten bei der vida war es, diese GLOBAL 2000-Studie auszupacken, die monatelang ungeöffnet und ungelesen im Büro herumlag! Ich habe meine Anstellung als Auftrag verstanden, Anliegen für gute Arbeitsplätze und Umweltschutz zur Deckung zu bringen. Im Fall einer Verkehrsgewerkschaft wie der vida wären dies: Ausbau von Öffis und Bahn bei gleichzeitigem Zurückdrängen des Kfz-Verkehrs, Kostenwahrheit, Nachtzüge statt Kurzstreckenflüge usw. Sehr hilfreich war die Gründung des Bündnisses „Wege aus der Krise“, in dem Gewerkschaften, Umwelt- und Sozial-NGOs genau an solchen Themen arbeiten.

**Wo liegen in Ihren Augen die wichtigsten Handlungsfelder für die Schaffung von mehr „Umweltgerechtigkeit“ in der Zukunft?**

**Högelsberger:** Die Ausbeutung von Menschen und Natur gehen Hand in Hand. Ich bin überzeugt, dass soziale Gerechtigkeit und konsequenter Klimaschutz im neoliberalen Kapitalismus nicht möglich sind. Statt ungehemmten Konsumismus (immer das neueste Smartphone) benötigen wir ein gutes Leben für alle. Der Wirtschaftskuchen muss nicht wachsen, sondern nur besser und gerechter verteilt werden! Ein erster Schritt wäre eine ökosoziale Steuerreform sowie Vermögenssteuern.



\*Dr. Heinz Högelsberger hat Erdwissenschaften studiert und war lange in der Umweltbewegung (Greenpeace, GLOBAL 2000) tätig. Seit 2009 in der Gewerkschaft vida für verkehrs- und umweltpolitische Grundlagenarbeit zuständig.

Europäische Schuhfirmen übernehmen keine soziale Verantwortung gegenüber den ArbeiterInnen und informieren auch die KonsumentInnen unzureichend. Ein gesetzlicher Mindestlohn ist oft viel zu wenig, zeigt ein EU-weites Projekt unter Beteiligung der Clean Clothes Kampagne und GLOBAL 2000 auf. **VON NINA TRÖGER\***

## Zäh statt fair – Schuhfirmen im Visier

### KURZGEFASST

Kein Unternehmen setzt sich mit der Frage auseinander, ob die ArbeiterInnen in den Produktionsstätten von ihrem Einkommen leben können. Lange Lieferketten führen dazu, dass die Verantwortung oft an Subunternehmen übertragen wird.

Im Jahr 2014 wurden weltweit zirka 24 Milliarden Paar Schuhe produziert, davon 19,4 Milliarden Paar verkauft. 17 Prozent wurden allein in Europa abgesetzt, das sind bei 740 Millionen EuropäerInnen ungefähr 4,5 Paar Schuhe pro Person. In Österreich werden laut Wirtschaftskammer zirka sechs Paar Schuhe pro Person und Jahr gekauft. 87 Prozent aller weltweit produzierten Schuhe werden in Asien gefertigt. Dennoch hat die Schuhproduktion für die europäische Wertschöpfung keine unerhebliche Bedeutung: So werden nämlich 90 Prozent der innerhalb Europas produzierten Schuhe auch in Europa verkauft und jeder fünfte in Europa verkaufte Schuh wurde auch in Europa gefertigt. In dem EU-Projekt „Change your Shoes“ (CYS) wurden unter österreichischer Leitung der Clean Clothes Kampagne und der Beteiligung von GLOBAL 2000 die Arbeitsbedingungen in dieser Branche sowie die Transparenz für die KonsumentInnen untersucht und aufgearbeitet. Analysiert wurde

außerdem, ob in Schuhen der seit Mai 2015 in der EU geltende Grenzwert für sechswertiges Chrom – Chrom VI – eingehalten wurde.

### Verantwortung

In dem Projekt wurden ausgewählte europäische Firmen befragt, welche „menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten“ sie gegenüber ArbeitnehmerInnen (siehe Kasten Seite 23) übernehmen. Von den 29 in Europa ansässigen Firmen haben 13 keine Antwort auf den Fragebogen gegeben. Damit agieren diese Firmen, darunter z.B. Birkenstock, Camper oder Gea/Waldviertler, äußerst intransparent und fallen in die letzte von fünf Kategorien. Auf der anderen Seite der Skala findet sich überhaupt kein Unternehmen, zur Verbesserung gibt es demnach noch viel Luft nach oben. Der zweitbesten Kategorie konnte CYS zumindest drei Unternehmen zuordnen: El Naturalista, Adidas und Eurosko sind „auf gutem Weg“ und zeigen positive Ansätze. Langsam „in die Gänge“ kommen sieben

Firmen wie etwa Deichmann und – als am besten bewertete heimische Firma – Legero. Erst sehr zögerliche Schritte und damit in der untersten Kategorie befinden sich Gabor, Geox und Prada sowie für Österreich: Paul Green, Hartjes und Richter.

Ein durchgängiges Problem besteht darin, dass die Unternehmen die Verantwortung an die Subunternehmen abgeben. Es gibt zwar mitunter Beschwerden oder es werden Audits durchgeführt. Oft wird die Beseitigung der Probleme jedoch an die Subunternehmen delegiert und die Unternehmen ziehen sich aus der Verantwortung. Ergebnisse aus der Textilbranche zeigen auch, dass Auditprozesse oft nicht ausreichend sind, vielmehr müssten die „menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten“ in die regulären Geschäftspraktiken übernommen und Teil einer Gesamtstrategie werden. Laut CYS bietet prinzipiell die Struktur der Lieferketten bei der Mehrheit der Unternehmen Möglichkeiten, mehr Verantwortung zu übernehmen. Mangelhaft sind auch die



\*Mag.<sup>a</sup> Nina Tröger ist Konsumforscherin in der Abteilung Konsumentenpolitik der AK Wien.

### Projekt Faire Schuhe

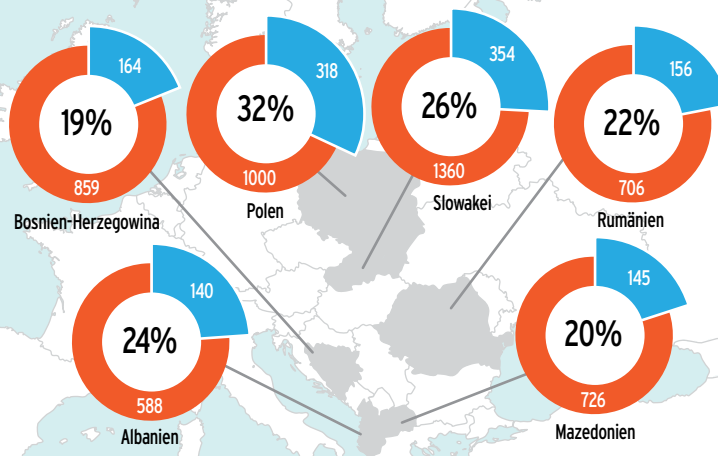
Ausführliche Informationen und die Berichte zum Projekt samt schnellen Überblick über die Ergebnisse finden Sie unter [wien.arbeiterkammer.at/faireschuhe](http://wien.arbeiterkammer.at/faireschuhe) und [www.cleanclothes.at/schuhe](http://www.cleanclothes.at/schuhe)

## Schuhe „Made in Europe“ – zu Hungerlöhnen

Kluft zwischen gesetzlichem Mindestlohn und geschätztem Existenzminimum

Gesetzlicher Netto-Mindestlohn in der Schuhindustrie 1. 1. 2016

Geschätztes niedrigstes Existenzminimum einer vierköpfigen Familie auf Basis von Interviews mit Arbeitern



QUELLE: CLEANCLOTHES.AT/DE; LABOURONASHOESTRING

## MADE IN EUROPE IST ÜBERHAUPT KEIN HINWEIS AUF FAIRE ENTLOHNUNG.

Aussagen der Firmen zur Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen: Teilweise lassen die Unternehmen Gewerkschaften zu, ein aktives Bekenntnis zur Vereinigungsfreiheit – so wie das die UN-Richtlinien vorsehen – gibt es jedoch nur von einem Unternehmen. Die Firmen müssen hier noch viel mehr Anstrengungen unternehmen, um aktiv diesen Zugang zu Arbeitnehmergrundrechten in den produzierenden Ländern zu gewährleisten.

### Wenig Wissen

Im Vergleich zur Textilindustrie haben KonsumentInnen recht wenige Informationen über die Produktionsbedingungen von Schuhen und auch deren ökologische Auswirkungen. In einer Befragung von 10.000 europäischen BürgerInnen im Rahmen des Projektes bekennen fast drei Viertel aller Befragten, dass sie wenig bis kein Wissen über die

Bedingungen in der Schuhproduktion besitzen. Laut eigenen Angaben geben die ÖsterreicherInnen im Schnitt 205 Euro pro Jahr für Schuhe aus. Zwei Drittel der ÖsterreicherInnen wären bereit, mindestens zehn Prozent mehr für ökologisch und sozial fair produzierte Schuhe zu bezahlen. 63 Prozent aller EuropäerInnen sind der Meinung, die EU soll bei den importierten Waren auch auf die Sicherstellung von Arbeitsrechten achten.

Auch in der Firmenbefragung spiegelt sich die mangelnde Transparenz wider: Es gibt kaum oder nur sehr spärliche Informationen auf den Firmenwebseiten über soziale oder ökologische Standards. Ausnahme sind nur eine Handvoll Firmen wie z.B. Euro Sko: Das Unternehmen veröffentlicht den Code of Conduct, die Liste über ausgeschlossene Substanzen sowie die Liste über ihre Zulieferbetriebe und Leder-

gerbereien. Für KonsumentInnen ist es im Allgemeinen äußerst schwierig, sich über die Grundsätze der Firmen zu informieren. Besonders bei den österreichischen Betrieben besteht hier viel Aufholbedarf.

Viele KonsumentInnen sehen einen Zusammenhang zwischen „Made in Europe“ und guten

Arbeitsbedingungen. Doch allein der Produktionsstandort ist noch kein Hinweis auf die Qualität der Arbeitsbedingungen. So klafft die Lücke zwischen gesetzlichem Mindestlohn und einem Lohn, von dem die eigene Existenz gesichert ist, gerade in Osteuropa oft stärker auseinander als in asiatischen Ländern. In Mazedonien etwa beträgt der legale Mindestlohn 145 Euro monatlich, um halbwegs gut über die Runden zu kommen, würde jedoch eine vierköpfige Familie mindestens 726 Euro zum Leben benötigen. Im Vergleich dazu beträgt in China der gesetzliche Mindestlohn 175 Euro, hier reichen jedoch „schon“ 376 Euro für ein Mindestauskommen.

Im Projekt wurden nicht nur die sozialen Bedingungen in der Produktion, sondern auch die Umweltwirkungen der Fabrikate untersucht. Fleisch- und Lederproduktion hängen zusammen und verbrauchen viele Ressourcen: Für ein Kilo roher Rinderhaut werden 17.000 Liter Wasser, 7,4 kg Getreide und 41 kg Viehfutter benötigt. Aus →

### WIRTSCHAFT UND MENSCHENRECHTE

## „UN-LEITPRINZIPIEN“

Laut den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sind neben Staaten auch Unternehmen dafür verantwortlich, regelmäßig die Einhaltung der Arbeits- und Menschenrechte zu überprüfen. Dies betrifft insbesondere große Konzerne, die oft lange Lieferketten und viele Subkontraktoren haben. Wenn der gesetzliche Mindestlohn eigentlich nicht zum Leben ausreicht, sind Unternehmen auch verpflichtet, Maßnahmen dagegen zu setzen. Das heißt, dass sich die Firmen mit dem Thema existenzsichernde Löhne in den Produktionsstätten auseinandersetzen müssen. Grundvoraussetzung dafür ist, dass die Lieferketten transparent und rückführbar sind.



### Umweltzeichen für Schuhe

Seit Juli 2014 gibt es in Österreich auch ein Umweltzeichen für Schuhe: Hier müssen neben strengen Umweltkriterien auch soziale Arbeitsbedingungen eingehalten werden. Siehe: [www.umweltzeichen.at](http://www.umweltzeichen.at)

→ einer Tonne Rohthierhäute können 200 kg Leder hergestellt werden, dazu benötigt es vor allem viel Wasser und Chemikalien. Leder war lange Zeit das wichtigste Material für die Herstellung von Schuhen, 2008 sank der Anteil erstmals unter 50 Prozent. Plastik und auch Textilien haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen.

### Gesundheitsgefährdungen

Bei der Ledergerbung kann je nach Vorgehensweise das hoch toxische und karzinogene Chrom VI entstehen. ArbeiterInnen, die Chrom VI ausgesetzt sind, können schwere körperliche Beeinträchtigungen wie Krebs, Schädigungen der Lunge und der Augen sowie Hautentzündungen davontragen. Aber auch für KonsumentInnen ist der Stoff gefährlich und kann bei Hautkontakt zu Allergien und Dermatitis führen und gilt als krebserregend. Seit Mai 2015 ist der Verkauf von Schuhen, die mehr als drei Milligramm Chrom VI pro Kilogramm Leder beinhalten, in der EU verboten. Für das Projekt testete CYS die Schuhe auf diese Chemikalie – das Ergebnis zeigt großteils Erfreuliches: von den 82 getesteten Schuhen überschritt nur ein Schuh den erlaubten Grenzwert, dieser war vom

österreichischen Unternehmen Think. Ziel des Projektes war das Thema Arbeitsbedingungen und ökologische Gefahren bei Schuhen prinzipiell zu einem öffentlichen Thema zu machen, da in dieser Branche im Gegensatz zum Textilsektor noch sehr wenig Bewusstsein in der Politik besteht. Auch die KonsumentInnen fühlen sich

hier sehr uninformiert. Das Projekt gibt interessierten KonsumentInnen grundlegende Hinweise, welche Schuhfirmen sich etwas mehr engagieren. Damit können Kaufentscheidungen von KonsumentInnen, die auf soziale und ökologische Kriterien achten möchten, erleichtert werden. Mit dieser Bewertung sollen jedoch vor

allem die Unternehmen angehalten werden, sich stärker um die Schwachstellen in der Produktion und in der Information der KonsumentInnen zu kümmern. Auch die Politik ist gefordert, vermehrt auf die Einhaltung sozialer Standards zu achten, vor allem innerhalb Europas müssen die Missstände rasch beseitigt werden, hier gibt



Bei der Ledergerbung können hochgiftige Stoffe entstehen

### ÖSTERREICHISCHE SCHUHUNTERNEHMEN

## ES BLEIBT NOCH SEHR VIEL ZU TUN

Vier von sieben heimischen Betrieben haben auf den Fragebogen geantwortet. Leder & Schuh, Lorenz und Gea/Waldviertler wollten sich nicht an der Erhebung beteiligen – gerade bei letzterem war die Erwartung groß. Die Unternehmen Paul Green, Hartjes, Legero und Richter – zeigen zumindest gegenüber den StudienautorInnen Transparenz durch ihre Teilnahme. Hinsichtlich der Kommunikation an die KonsumentInnen mangelt es noch sehr, keine Firma bietet hier aussagekräftige Informationen zum Thema Ökologie oder Umgang mit ArbeitnehmerInnen an.



Gerade die Unternehmen Think (Teil der Legero-Gruppe) und Gea/Waldviertler heften sich das Thema Nachhaltigkeit auf die Fahnen, bezüglich Umsetzung gibt es jedoch noch viele Baustellen. Auch mit dem Thema menschengerechte Entlohnung setzt sich keines der Unternehmen auseinander. Bei vielen Firmen mangelt es außerdem an ausreichenden Beschwerdemechanismen in den Produktionsstätten. Die Lieferketten sind jedoch mehrheitlich sehr überschaubar und bestehen schon seit vielen Jahren – das würde sich laut CYS („Change your Shoes“) sehr gut anbieten, um hier systematisches Engagement umzusetzen.





es stärkere Möglichkeiten der Lenkung und Kontrolle. Weiters könnten durch striktere wirtschaftspolitische Maßnahmen – wie z.B. Einfuhrverbote oder andere Formen von Regulierungen, wenn bestimmte Standards nicht eingehalten werden – Zeichen gesetzt werden, um die Unternehmen zu Änderungen zu veranlassen. □

**KonsumentInnen  
fehlen jegliche Infor-  
mationen über die Art  
und Weise der Produk-  
tionsbedingungen wie  
die Einhaltung arbeits-  
rechtlicher Mindest-  
standards.**



**Im schicken Schuh stecken oft menschenunwürdige Arbeitsbedingungen**

#### EUROPÄISCHE SCHUHUNTERNEHMEN

### „MENSCHENRECHTLICHE SORGFALTPFLICHT“

29 europäische Schuhunternehmen, davon sieben österreichische, wurden zur Einhaltung ihrer sogenannten „menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten“ gegenüber ihrer ArbeitnehmerInnen auf Basis eines von CYS („Change your Shoes“) entwickelten Erhebungsbogens mit 52 Fragen befragt.

Ausgewählt wurden Unternehmen, die eine hohe Präsenz auf den europäischen Einkaufsstraßen besitzen (z.B. die Firmen Deichmann, Gabor, Bata, Ara). Dabei wurde auf ein breites Spektrum von kleinen, mittleren und großen Unternehmen mit hohem Lederanteil im Sortiment geachtet. In Österreich wurden alle sieben heimische Firmen kontaktiert: Legero, Paul Green, Hartjes, Richter, Leder & Schuh, Lorenz sowie Waldviertler.

Die Auswertung des Fragebogens erfolgte durch CYS, die Bewertung bezieht sich dabei auf die Eigenaussagen der

Unternehmen. Es wurden in diesem Projektabschnitt keine Analysen vor Ort durchgeführt, jedoch Internetrecherchen.

Der Fragebogen war unterteilt in fünf Bereiche: neben allgemeinen Fragen zum Betrieb wurden die Zulieferketten, Löhne, Umwelt- und Arbeitsschutz sowie Transparenz thematisiert. Für die Fragen wurden Punkte vergeben, bewertet wurde von CYS, die Einteilung erfolgte nach Kategorien: von der negativsten „Zögerliche erste Schritte“ über „Kommt in die Gänge“ und „Auf gutem Weg“ bis zur Top-Gruppe „Im Laufschrift voraus“.

Am Schlechtesten bewertet wurden jedoch jene Unternehmen, die überhaupt keine Antwort gaben (13), da diese damit komplett intransparent agieren. Somit waren zumindest 16 Firmen (darunter vier österreichische Unternehmen) bereit, Auskunft über ihre soziale Verantwortung zu geben.

#### Ökologie und Schuhe

Weiteres Material zum Thema Ökologie und Schuhe findet sich unter [www.global2000.at/ueberblick-ueber-die-schuhproduktion](http://www.global2000.at/ueberblick-ueber-die-schuhproduktion)

KonsumentInnen lehnen gentechnisch veränderte Organismen (GVO) in Lebensmitteln und in der Landwirtschaft ab. Kennzeichnungsregelungen sollen helfen, Lebensmittel, die mit oder ohne GVO hergestellt wurden, auszuloben. Die gesetzliche Lücke bei Futtermitteln wird durch Kennzeichnung gefüllt. **VON IRIS STRUTZMANN\***

## Lebensmittel ohne Gentechnik hergestellt

### KURZGEFASST

Weltweit wurden im Jahr 2015 rund 179 Millionen Hektar gentechnisch veränderte (GV) Pflanzen angebaut, insbesondere Soja, Mais, Raps und Baumwolle. Die USA, Argentinien und Brasilien sind die Hauptproduzenten. In Europa konzentriert sich der Anbau von GV-Mais (Bt-Mais Mon810) auf Spanien, aber auch in Portugal, Tschechien und Rumänien wird der GV-Mais angepflanzt.

**W**erbung mit Gentechnikfreiheit – eine Selbstverständlichkeit? Mitnichten. Nur Produkte aus biologischer Landwirtschaft sind immer ohne den Einsatz von Gentechnik hergestellt – dies ist in ihren Richtlinien so festgeschrieben. Seit April 2004 gilt in der EU ein Gesetzgebungspaket über gentechnisch veränderte (GV) Lebensmittel und Futtermittel, das ein einheitliches und transparentes System für deren Zulassung, Rückverfolgbarkeit und Kennzeichnung enthält. Gentechnisch veränderte Organismen (GVO) können so vom „Feld bis zum Teller“ nachverfolgt werden. Lebens- und Futtermittel, die zu über 0,9 Prozent aus GV-Produkten bestehen (z.B. Soja in Schokolade, GV-Soja als Futtermittel), sind verpflichtend zu kennzeichnen. Erlaubt ist eine zufällige, technisch bedingte Verunreinigung mit GVO, sofern sie unter 0,9 Prozent liegt. Nicht gekennzeichnet werden müssen allerdings Produkte (z.B. Fleisch, Milch, Eier), bei denen

das Tier mit GV-Futtermitteln gefüttert wurde. Daher werden Lebensmittel, die ohne GV-Futtermittel hergestellt werden, als „GV-frei“ speziell ausgelobt.

### GV-freie Produkte

Die ersten Produkte mit dem grünen „Gentechnik-frei erzeugt“-Zeichen Österreichs sind in den Supermärkten seit 1998 zu finden. Seither hat sich viel getan: 2009 hat die gesamte Milchbranche in Österreich auf GV-freie Futtermittel umgestellt. Erst seit dem verstärkten Export von Milch nach Deutschland verzichten einige der ProduzentInnen auf die GV-freie Fütterung. Bauern und Bäuerinnen, die für den österreichischen Markt Milchkühe versorgen, wirtschaften jedoch gentechnikfrei. Die Molkereien in Vorarlberg verzichten künftig auch auf GV-freies Soja aus Übersee und verfüttern an die Tiere nur mehr GV-freie Futtermittel aus Europa, andere Molkereien wollen nachziehen. In Österreich produzierte Milch als Ausgangsprodukt für Butter,

Käse, Joghurt, Schlagobers etc. ist daher auch GV-frei hergestellt.

Die österreichische Eier- und Mastgeflügelbranche (Huhn und Pute) verzichtet seit 2012 auf GV-Futtermittel. Bei der Eierproduktion wird zudem ausschließlich europäisches „GVO-freies Donau-Soja“ eingesetzt. Im Schweine- und Rinderfleischbereich sind KonsumentInnen, die GV-freie Produkte bevorzugen, noch immer vorwiegend auf Bio-Produkte angewiesen. Es gibt nur einige wenige ProduzentInnen der konventionellen Landwirtschaft, die GV-frei füttern und entsprechende Produkte, wie z.B. Würste oder Schinken anbieten. Weiters werden in Österreich Lebens- und Futtermittel aus Zuckerrüben, Mais, Kartoffeln oder Weizen, sowie Brot und Gebäck, Nudeln und Fruchtzubereitungen GV-frei hergestellt.

### Europa und USA

Immer mehr Staaten loben gentechnikfreie Produkte auf freiwilliger Basis aus. In



\*D<sup>in</sup> Iris Strutzmann ist Agrarwissenschaftlerin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Österreichischer Honig ist GV-frei

## „NACH EINEM URTEIL DES EUGH IST POLLEN EINE ZUTAT DES HONIGS UND KEIN NATÜRLICHER BESTANDTEIL DES HONIGS.“

Deutschland ist der „Verband Lebensmittel ohne Gentechnik“ (VLOG) sehr erfolgreich mit seinem Gütezeichen „Ohne Gentechnik“. So wird in Bayern bereits ein Drittel der Milch gentechnikfrei erzeugt, auch die Eier und Geflügelproduktion der Eigenmarken in den Supermärkten sind gentechnikfrei. Italien, Slowenien, Luxemburg und Frankreich bieten auch Gütesiegel für die GV-freie Produktion an, in Ungarn wird es ab 2017 Produkte mit dem GV-frei Zeichen auf dem Markt geben. Die Länder Belgien, Serbien und Bosnien haben Interesse an einem System zur GV-frei-Kennzeichnung bekundet. Weltweit sind die USA das Land mit dem größten Anbau von gentechnisch verändertem Soja, Mais und Raps. Immer mehr Menschen möchten auch in den USA gentechnikfreie

Produkte konsumieren. Bereits über 40.000 Erzeugnisse mit einem Marktvolumen von rund 18 Milliarden US-Dollar werden mit dem „Non GMO Project Verified“ angeboten. Entstanden ist das „Non GMO Project“ im

Umfeld von BioproduzentInnen. Seit 2016 gibt es ein Gesetz, das die verpflichtende Kennzeichnung von GVO-Produkten bei Lebensmitteln vorschreibt. Bei einer jährlichen Anbaufläche von rund 71 Millionen Hektar GV-Pflanzen ein wichtiger Schritt für die Wahlfreiheit der KonsumentInnen.

Ein Spezialfall ist Honig, der im Wesentlichen aus verschiede-

nen Zuckerarten sowie aus organischen Säuren, Enzymen und Pollen besteht. Nach einem EuGH-Urteil ist Pollen eine Zutat des Honigs und nicht als natürlicher Bestandteil des Honigs eingestuft.

### Spezialfall Honig

Die EU hat aufgrund dieses Urteils in der EU-Honigverordnung klargestellt: Pollen ist ein natürlicher Bestandteil des Honigs und damit ausdrücklich keine Zutat. Damit ist Honig, der GV-Pollen enthält, auch nicht als GV-Lebensmittel zu kennzeichnen. Eine kluge Entscheidung? Je nach Betrachtungsweise. Wenn Zucker aus einer GV-Zuckerrübe gewonnen wird, ist das Produkt klar als GV-Zucker zu kennzeichnen. Wenn die Biene Zucker und Pollen aus GV-Pflanzen sammelt, dann nicht, weil dieser Zucker und Pollen als Futtermittel für die Biene gilt. Für Österreich ist diese Diskussion insofern irrelevant, als keine GV-Pflanzen angebaut werden. Eine Klarstellung im österreichischen Lebensmittelcodex wäre dennoch sinnvoll und ist bereits angedacht. □

### HINTERGRUND

## GENTECHNIKFREIE PRODUKTION

Der Begriff „gentechnikfrei“ ist im österreichischen Lebensmittelbuch streng definiert. Er stellt sicher, dass in der gesamten Wertschöpfungskette grundsätzlich keine Gentechnik zum Einsatz kommt. Dies betrifft nicht nur Lebensmittel im Allgemeinen, sondern insbesondere GV-freie Futtermittel für die Erzeugung tierischer Produkte. Allenfalls gibt es streng definierte, temporäre Ausnahmen beim Einsatz von für einzelne in der Tierfütterung notwendige Futtermittelzusatzstoffe.

Es verpflichten sich ErzeugerInnen und VerarbeiterInnen GV-frei zu produzieren. Bei Futtermittelwerken, die sowohl GV-freie als auch GV-Futtermittel herstellen, ist die Produktion räumlich und zeitlich zu trennen. Rückverfolgbarkeit, Transparenz und Kontrolle des Produktionsprozesses zum Schutz der KonsumentInnen sind wichtige Bausteine. Supermärkte bieten derzeit keine Lebensmittel an, die als GV-Lebensmittel gekennzeichnet werden müssten.



### ARGE Gentechnik-frei

Die ARGE vergibt die Qualitätszeichen „Gentechnik-frei erzeugt“ bzw. „Ohne Gentechnik hergestellt“. Mehr Infos zu GV-freier Produktion: [www.gentechnikfrei.at](http://www.gentechnikfrei.at)

Die EU-Kommission unterzieht die 2002 erlassene Umgebungs-lärm-Richtlinie einem „Fitness-Check“ im Rahmen ihres REFIT- und Better Regulation-Programms. Effektiver, effizienter und kostengünstiger - das ist das erklärte Ziel. Die AK beteiligte sich an der Konsultation mit einem Positionspapier. VON WERNER HOCHREITER\*

## REFIT der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie

### KURZGEFASST

Im Zusammenhang mit der aktuellen Evaluierung der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie (END) und dem für 2016 fälligen Umsetzungsbericht der EU-Kommission an das EU-Parlament zeigt ein AK-Positionspapier die grundlegenden Probleme und Schwachstellen der Richtlinie einerseits und der nationalen Umsetzung in Österreich andererseits auf.

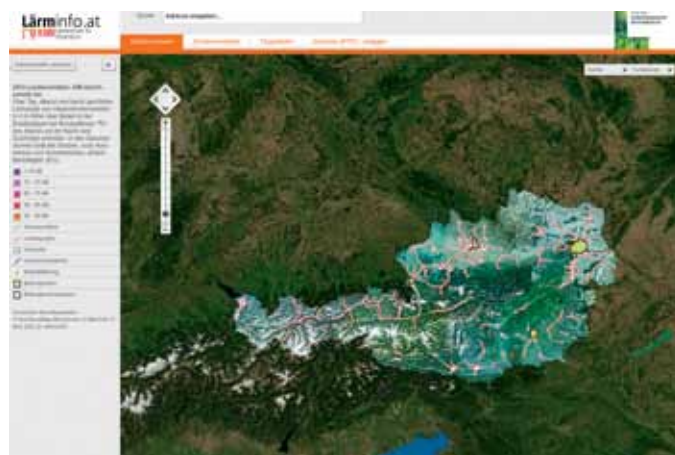
**Z**iel der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie END (Environmental Noise Directive; 2002/49/EG) ist ein managementartiges Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus. Die notwendigen Bausteine dafür sind aus der Praxis von Qualitäts- wie Umweltmanagementsystemen bekannt und basieren darauf, dass am Beginn einer Betrachtungsperiode die Probleme und Defizite benannt, dazu messbare Ziele festgelegt und Pläne mit konkreten Maßnahmen entwickelt werden. Es folgt die Phase der Umsetzung, deren Erfolge/Misserfolge dann anhand vorab festgelegter Kriterien evaluiert werden, was zur Anpassung von Zielen und Maßnahmenplänen im Hinblick auf die nächste Periode führt. Grundsätzlich müssen daher die vorzulegenden Lärmaktionspläne so detailliert ausgearbeitet sein, dass sie konkret erkennen lassen, wo die Probleme liegen und wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen

ist und wie viele Personen dann voraussichtlich von Umgebungs-lärm entlastet sein werden.

Die als Grundlage für END vorgelegten Lärmkarten ([www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at)) verdienen Anerkennung. Sie schaffen schon mit den kartographischen Darstellungen eine Problemtransparenz, die es vorher in Österreich nicht gab. Lärmbetroffene können nun im Internet die individuell für ihr

Wohnobjekt errechnete Lärmbelastung genau ablesen.

Die zuletzt 2013 in Österreich vorgelegten Aktionspläne zeigen, dass es an einer effektiven Umsetzung der END mangelt. Teilweise erfüllen sie nicht einmal das rechtliche Minimum. Der Mangel aus lärmschutzpolitischer Sicht steckt in den Aktionsplänen: Von einer Lärmproblematik kann man sprechen, wenn in einer



**” LÄRMBETROFFENE KÖNNEN IM INTERNET DIE INDIVIDUELL FÜR IHR WOHNBJEKT ERRECHNETE LÄRMBELASTUNG ABLESEN.**



**\*Mag. Werner Hochreiter**  
ist Jurist und Mitarbeiter der  
Abteilung Umwelt & Verkehr  
der AK Wien.

lärmbelasteten Zone auch Menschen wohnen. Das zeigt sich aber erst, wenn die errechneten Lärmausbreitzonen anhand der Einwohnerdaten analysiert werden. Eine – letztlich wohnobjektgenaue – Betroffenanalyse ist erforderlich. Eine solche ist aber weder den vorgelegten Lärmkarten, noch den Aktionsplänen oder Begleitdokumenten zu entnehmen. Bloße Verweise auf kartographische Darstellungen oder auf nach Bundesländern aggregierte Daten, bloß allgemeine Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumenten und Handlungsebenen sind da nicht ausreichend. Auch die nachträglich vorgelegten Gemeindeauswertungen (Anzahl Lärmbetroffene je Gemeinde) bilden keine Grundlage, aus der sich Maßnahmen bzw. nötige Prioritätensetzungen ableiten lassen. Das lässt den Zweck der Aktionspläne leerlaufen.

### Mangelhafte END

Dass es an einer effektiven Umsetzung mangelt, wurzelt letztlich darin, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbar Zielsetzungen vorgibt. Das beginnt mit der Frage, welchen Anforderungen Grenzwertfestlegungen durch die Mitgliedstaaten genügen müssen. Hier bleibt die END ebenso vage wie zur Frage, ob die Mitgliedstaaten echte Betroffenanalysen machen und angeben müssen, wieviele Personen am Ende der fünfjährigen Aktionsplanungsperiode von Lärm entlastet sein sollen.

In Österreich gibt es keine gesetzlichen Vorkehrungen, dass an Bestandsstrecken verpflichtend zu sanieren ist, wenn bestimmte Lärmgrenzwerte überschritten sind, wie dies etwa in der Schweiz vorgesehen ist. Der Punkt ist, dass die END in keiner



### VERKEHRLÄRM

## UMWELTTHEMA NUMMER EINS?

Was den Verkehrslärm betrifft, hat sich an den beobachtbaren Problemen wenig geändert, egal ob man die Ergebnisse von Befragungen (insbesondere Mikrozensus 2011) oder etwa die Auswertungen der zuletzt vorgelegten Umgebungslärmkarten und Aktionspläne zu Rate zieht.

Die Auswertung der Statistik Austria für 2011 zeigt, dass die ÖsterreicherInnen das steigende Verkehrsaufkommen (24,7 Prozent) mittlerweile als Umweltproblem Nummer Eins noch vor dem Treibhauseffekt und der Klimaveränderung (24,2 Prozent) ansehen. Das Ausmaß der subjektiv wahrgenommenen Lärmstörung in Österreich ist ähnlich hoch wie bei der letzten Erhebung aus dem Jahre 2007. Straßenverkehrslärm rangiert da quantitativ weit vor dem Lärm aller anderen Verkehrsträger.

Die aktuellen Daten aus der Lärmaktionsplanung zeigen, dass z.B. über eine halbe Million ÖsterreicherInnen mit Straßenverkehrslärm über den Schwellenwerten 60 dB Lden (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) / 50 dB Lnight (Nachtlärmindex)

gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) wohnen müssen. Bis zu einem Drittel davon leben entlang von Autobahnen und Schnellstraßen, wobei die Betroffenen in Ballungsräumen da noch nicht enthalten sind. Verkehrslärm ist gemäß einer aktuellen Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation WHO nach der Luftverschmutzung das Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit der EuropäerInnen.

Die Umsetzung der END (Environmental Noise Directive; 2002/49/EG) in Österreich ist im Wege des Bundes-Umgebungslärmgesetzes und damit abgestimmter Landesgesetze erfolgt. 2009 haben die zuständigen Behörden erstmals Lärmkarten und Aktionspläne zum hochrangigen Straßen- und Schienennetz und dem Ballungsraum Wien vorgelegt. 2013 war die Überarbeitung und Fortschreibung dieser Karten und Pläne fällig. Zusätzlich mussten Karten und Pläne auch für weitere Ballungsräume – vornehmlich die Landeshauptstädte – und die Bundesländerflughäfen vorgelegt werden.

### Zum Nachlesen

Das Positionspapier der Bundesarbeitskammer findet sich unter [www.akeuropa.eu/de/publication-full.html?doc\\_id=420&vID=75](http://www.akeuropa.eu/de/publication-full.html?doc_id=420&vID=75)

## ” DIE AKTIONSPLANUNG EINER REFORMIERTEN EU-UMGEBUNGSLÄRM-RICHTLINIE KÖNNTE ÜBERPRÜFUNG UND QUALITÄTSSICHERUNG BEHÖRDLICHEN HANDELNS ÜBERNEHMEN.

Phase der Umsetzung Anlass gegeben hat, Verbesserungen dieser nationalen Vorgaben zur lärmtechnischen Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Dabei wären solche hier dringend nötig.

Wenn Maßnahmen in Österreich angekündigt und umgesetzt werden, so erfolgt das alles weiterhin freiwillig, ohne gesetzliche Bindung; die einzig relevante Maßgabe sind die budgetären Möglichkeiten. Das gilt sowohl für das Bundesstraßen-, als auch das Eisenbahn- und das Luftfahrtgesetz. Nach griffigen Vorgaben zum Lärmschutz an bestehender Infrastruktur sucht man dort vergebens. Wohlgermerkt: Das bedeutet nicht, dass in Österreich keinerlei Maßnahmen gesetzt würden. Aber diese werden nicht aus der Aktionsplanung gemäß END heraus entwickelt; die ist nur ein Nebenschauplatz.

Ein weiteres Grundproblem besteht darin, dass die Lärmschutzvorkehrungen an neugebauten Strecken im Betrieb nicht verpflichtend überprüft und nachgebessert werden müssen, wenn dies aufgrund zunehmender Verkehrsbelastung nötig wäre. Lärmschutzmaßnahmen an Neubaustrecken werden anhand der – für einen zumeist zehn-

jährigen Prognosezeitraum – zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgewählt und vorgeschrieben. Das passiert zumeist im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Rechtsschutz.

Wenn dieser Prognosezeitraum abgelaufen ist, ist grundsätzlich keine Nachprüfung erforderlich, ob die Prognose eingetroffen und noch aktuell ist; es ist auch kein Nachbessern erforderlich, wenn es ungeplante Verkehrszunahmen gegeben hat.

### Rechtsfreier Raum

Anders als z.B. in der Schweiz, wo eine Nachtragsgenehmigung erforderlich ist, passiert in Österreich alles Weitere im rechtsfreien Raum, d.h. ohne Öffentlichkeitsbeteiligung und ohne Rechtsschutz: Einen Schutzanspruch haben Betroffene nur einmalig anlässlich der Genehmigung; danach steht es im alleinigen Belieben der Behörde, Vorkehrungen zu ergreifen, wenn Verkehrsmengen und Lärm zunehmen.

Natürlich gelten hier im Allgemeinen sogenannte „Dienstanweisungen“: Die Bedeutsamste ist die für Schnellstraßen und Autobahnen, die zumeist auch von den Bundesländern sinngemäß für Landesstraßen übernommen werden. Obwohl diese Regelungen große Außenwirkung auf die Lärmbetroffenen haben, werden sie in der Form von „Dienstanweisungen“, d.h. als nur behördeninterne Weisungen erlassen. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei ihrer Erarbeitung ist nicht vorgesehen. Ihre Einhaltung können Lärmbetroffene auch nicht überprü-

fen lassen oder gar einfordern. Die Aktionsplanung gemäß END könnte die Funktion der Überprüfung und Qualitätssicherung für dieses behördliche Handeln übernehmen. Dazu ist die END in der derzeitigen Form aber viel zu unbestimmt ausgestaltet.

Die END muss daher dahingehend überarbeitet werden, dass sie den Mitgliedstaaten relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen vorgibt. Dies erfordert wirksame Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen. Damit die Mitgliedstaaten relevante Anstrengungen unternehmen, müssen die obigen Vorgaben zwingend noch um einen konkreten zeitlichen Rahmen ergänzt werden, binnen dessen lärmtechnisch zu sanieren ist. Und die END muss Sanierungsgrenzwerte vorgeben, die verbindlich einzuhalten sind.

### END-Reform ist dringend nötig

Aktionspläne sollen sich verpflichtend auch der Lärmvorsorge widmen und den Schutz ruhiger Gebiete stärken. Am besten sollte die END eine zwingende Zuständigkeit der regionalen Raumordnungsbehörden für die Lärminderungsplanung verankern. Weiters sollten Summenkarten dort erstellt werden, wo Umgebungslärm aus mehreren Quellen einwirkt. Gerade bei Bestandssanierungen macht es Sinn, alle Lärmverursacher gemeinsam zu betrachten und zu fragen, welche Maßnahmen am zielführendsten sind.

Ungeachtet dessen, dass Lärmschutzfenster nur eine Ultima Ratio sein können, soll eine künftige END eine Pflicht der Gebäudeeigentümer zum Einbau vorsehen. Jedenfalls müssen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, angebotene Lärmschutzfensterförderungen zu evaluieren, den Einbau im erfolgten Ausmaß auszuweisen und darüber zu berichten. Die END muss sicherstellen, dass verkehrspolizeiliche Maßnahmen bei der Aktionsplanung verpflichtend miteinbezogen werden und dass die zuständigen Behörden zusammenarbeiten. □

### Die END muss überprüfbare Ziele vorgeben

- Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen
- Sanierungsgrenzwerte für Straßen, Schienenwege und Flughäfen
- Fristen für die Bestandssanierungen
- Stärkung der Lärmvorsorge

### Unser Standpunkt

# Aktion



## PETITION

### Keine Patente auf Pflanzen und Tiere

Über 800.000 Unterschriften gegen Patente auf Pflanzen und Tiere.

127.500 davon kamen aus Österreich. Alle Unterschriften wurden an den Präsidenten des Verwaltungsrates des Europäischen Patentamtes (EPA), Jesper Kongstad sowie an den Vorsitzenden des Ausschusses Patentrecht, Sean Dennehey, übergeben. Der Grund: Saatgutkonzerne lassen jetzt herkömmliches Obst und Gemüse patentieren, da ihnen Patente auf gentechnisch manipulierte Pflanzen nicht mehr ausreichen. Patente sind dazu da, Erfindungen zu schützen. Doch weil die Natur keine „Erfindung“ ist, dürfen Pflanzen und Tiere nicht patentiert werden! In Österreich organisiert die Kampagne „Arche Noah“. [www.keinpatentaufleben.at](http://www.keinpatentaufleben.at)

## AK-FOLDER

### Geringfügige Beschäftigung

Als geringfügig beschäftigt gelten Personen, deren Entgelt einen bestimmten Betrag nicht übersteigt.

Es kommt nur auf das Entgelt, nicht auf die Zahl der wöchentlichen Arbeitsstunden an. Im Jahr 2016 beträgt diese Entgeltgrenze bei regelmäßiger Beschäftigung 415,72

Euro monatlich; bei fallweiser Beschäftigung liegt sie bei 31,92 Euro pro Arbeitstag. Achtung: Bei diesen Entgeltgrenzen sind Sonderzahlungen wie Urlaubs- oder Weihnachtsgeld nicht zu berücksichtigen.

[www.arbeiterkammer.at/service/broschueren/arbeitsrecht/Geringfuegige\\_Beschaeftigung.html](http://www.arbeiterkammer.at/service/broschueren/arbeitsrecht/Geringfuegige_Beschaeftigung.html)



## STUDIE

### Private Rechtssetzung im Umweltrecht

Seit Beginn der 1990er-Jahre hat sich ein neues Regulierungsparadigma entwickelt.

Herkömmliche staatliche bzw. parlamentarische Rechtssetzung wird durch Privatrechtsakte ersetzt. Der Gesetzgeber wird nur noch zum Moderator des Modells. Relevante Stakeholder wie KonsumentInnen, KundInnen oder Beschäftigte werden an diesem Prozess kaum beteiligt, vielmehr zeigt sich eine Dominanz von Vertretern der Wirtschaft und Konzerne. In einem umfassenden Studienprojekt hat die AK Wien gemeinsam mit der Universität Wien die demokratiepolitischen Auswirkungen der Privatisierung von Rechtssetzung im Umweltrecht untersucht.

[www.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/informationenzurumweltpolitik/Ausgabe\\_190.html](http://www.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/informationenzurumweltpolitik/Ausgabe_190.html)



Umweltgerechtigkeit ist eine Frage der Verteilungspolitik

## VERANSTALTUNG

### Umwelt & Gerechtigkeit

Vortrag und Podiumsdiskussion: Freitag, 21. Oktober 2016 von 09:45 bis 12:15 Uhr. Hauptbücherei Wien, Urban-Loritz-Platz 2A, 1070 Wien.

Die Frage lautet: Wer verursacht Umweltbelastungen und wer leidet darunter? Ausgewählte Konzepte, Analysen und Positionen des Schwerpunkts der aktuellen AK-Umweltzeitschrift „Wirtschaft & Umwelt“ werden in dieser gemeinsamen Veranstaltung von Ökobüro, Armutskonferenz und AK Wien zu diesem relativ neuen Thema diskutiert. Erst seit einigen Jahren wird die US-amerikanische Debatte zu ‚environmental justice‘ unter dem Schlagwort Umweltgerechtigkeit auch im deutschen Sprachraum aufgegriffen. Nach einer Keynote von Christiane Bunge, Umweltgerechtigkeitsexpertin des deutschen Umweltbundesamts, werden neben den VeranstalterInnen auch „die umweltberatung“ und der Verkehrsclub Österreich (VCO) ihre Perspektiven einbringen. Infos und Anmeldung unter: [www.oekobuero.at/va-umweltgerechtigkeit](http://www.oekobuero.at/va-umweltgerechtigkeit) **FW**

## Mobilitätspreis: MO.Point Perfektastraße

Eine große Auswahl umweltfreundlicher Fahrzeuge, von E-Fahrrädern, Lastenrad bis hin zu E-Carsharing direkt vor der Haustür, bietet der „Mobility Point“ für eine Wohnhausanlage in Wien – und gewinnt damit den 25. VCO-Mobilitätspreis Österreich. [www.vcoe.at/projekte/vcoe-mobilitaetspreis](http://www.vcoe.at/projekte/vcoe-mobilitaetspreis)

# Soll die Aarhus-Konvention nun umgesetzt werden?

## Pro

Mag. Werner Hochreiter

„FAST ZWEI JAHRE WARTEN WIR AUF DIE VOM UMWELTMINISTER VERSPROCHENEN VORSCHLÄGE.“

Die drei Säulen von Aarhus sind: der freie Zugang zu Umweltinformationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an großen Umweltverfahren und die gerichtliche Überprüfungsmöglichkeit von sonstigem umweltrelevantem Tun oder Lassen von Behörden. Das noch Fehlende zur dritten Säule werde kommen, hat der Umweltminister dem Parlament im Juni 2014 angekündigt. Passiert ist seither nur wenig. Arbeitsgruppen der Bundesländer haben hinter verschlossenen Türen getagt. Die schon begutachtete AWG-Novelle 2015, die die Seveso-III-Richtlinie umsetzen soll, liegt noch immer in der Schublade, weil WKÖ und Industriellenvereinigung wollen, dass dort nichts zu Aarhus drinsteht. Nur das Bundesland Wien hat sich mutig mit Entwürfen zum Landesnaturschutzrecht vorgewagt.

Die rechtlichen Argumente sind längst ausgetauscht. Österreich ist auch EU-rechtlich zur Umsetzung verpflichtet, auch wenn die WKÖ das leugnet. Ein Mahnschreiben der EU-Kommission ist ebenso eingelangt wie die Rüge der Vertragsstaatenkonferenz der Aarhus-Konvention. Die bisherigen Erfahrungen zeigen ganz wenige Umweltverfahren, an denen sich NGOs beteiligen. Man braucht sich also vor den neuen Regeln nicht „zu Tode“ fürchten. Außer Streit sollten auch die Parteistellungen der Umweltschutzverbände stehen. Ihre Bedeutung liegt ohnedies eher in den vielen kleinen Verfahren, wo sie zur besseren Abwicklung beitragen.

Doch was braucht es da noch? Mittlerweile beklagen Wirtschaftsanwälte sogar schon die Rechtsunsicherheit für die Unternehmen, gerade weil Bundes- und Landesgesetzgeber nicht tätig werden. Nun entscheiden die Gerichte im Einzelfall, ob eine NGO gegen eine erteilte Genehmigung nachträglich vorgehen kann. Wäre es da nicht klüger, dem Vorbild von Wien zu folgen? □

\*Mag. Werner Hochreiter ist Jurist und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



## Con

Mag. Stefan Schwarzer

„PROJEKTVERZÖGERUNGEN SCHADEN DEM GEMEINWOHL.“

Wer mit der Bahn von Wien nach Graz fahren möchte, braucht viel Geduld. Bürgerinitiativen und Umwelt-NGOs haben es „geschafft“, den Semmeringbasistunnel um viele Jahre zu verzögern. Ein Pyrrhussieg aus Sicht der öffentlichen Interessen und des Umweltschutzes.

Als Österreich 2005 die Aarhus-Konvention ratifizierte, geschah das in der Überzeugung, die Vorgaben der dritten Säule der Konvention, „Aarhus 3“, bereits vollständig zu erfüllen. Dies durch die Umweltschützer, die – weltweit einzigartig – in genehmigungs- und naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren genauestens auf die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften achten. Jahre später befand jedoch das Aarhus Convention Compliance Committee, dass Umweltschützer nicht anerkannt werden.

Österreich braucht, was Partizipationsrechte in Genehmigungsverfahren anbelangt, keinen Vergleich zu scheuen. Dabei werden akribisch alle Aspekte aufgezeigt, die gegen ein Projekt sprechen. In Zeiten der Rekordarbeitslosigkeit können wir es uns aber nicht leisten, die Schaffung von Arbeitsplätzen aufs Spiel zu setzen, indem öffentliche Interessen, die für ein Vorhaben sprechen, weitgehend untergehen.

Um konkurrenzfähig zu bleiben, brauchen Unternehmen zügige Genehmigungsverfahren und dürfen nicht in die Warteschleife geschickt werden, bis der letzte Käfer gezählt ist. Da die Vorgaben von „Aarhus 3“ unklar und uferlos formuliert sind (so hat auch der EuGH mangels ausreichender Bestimmtheit eine Direktwirkung von „Aarhus 3“ in den Mitgliedstaaten verneint), wäre eine Umsetzung in Österreich, ohne klarstellende Regelungen durch eine EU-Richtlinie, allzu leicht anfechtbar und würde somit der Wirtschaft keine Rechtssicherheit bieten. □

\*Univ.-Doz. Dr. Mag. Stephan Schwarzer ist Leiter der Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik der Wirtschaftskammer Österreich.





# Medien



## BROSCHÜRE

### Verteilung & Gerechtigkeit

M. Aistleitner, M. Fölker, J. Kapeller, F. X. Mohr, S. Pühringer: **Verteilung und Gerechtigkeit. Philosophische Perspektiven.** AK-Wien, 2015

Der Vermögensbesitz ist in Österreich besonders ungleich verteilt. Allein das reichste 1% hält 33% des gesamten Privatvermögens. Die AK hat sich in den letzten Jahren intensiv mit den Daten und Fakten der Vermögensverteilung beschäftigt. Woher kommen aber die Einstellungen der Menschen dazu, was sie als „gerecht“ empfinden? Welche Vorstellungen gibt es dazu in der Philosophie? Welche berühmten Denkerinnen und Denker beeinflussen unsere heutige Sichtweise? Welche Argumente legen sie ihren Gedanken zu Grunde? Genauso sorgfältig und nachvollziehbar wie die AK Zahlen und Trends zur Verteilung darstellt, setzt sich ein ForscherInnenteam der Uni Linz in dieser Broschüre mit der Ideengeschichte der Gerechtigkeitsvorstellungen auseinander. [https://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verteilung\\_und\\_Gerechtigkeit.pdf](https://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verteilung_und_Gerechtigkeit.pdf)



## BUCH

### Konsumtrottel

Sepp Eisenriegler: **Konsumtrottel. Wie uns die Elektro-Multis abzocken und wie wir uns wehren.** edition a, Wien 2016.

„Sie manipulieren uns mit ihren Werbetricks, bauen in ihre Produkte Sollbruchstellen ein und wenn wir etwas reparieren lassen wollen, sagen sie uns, dass es sich nicht mehr auszahlt“, so der Autor. Und weiter: „Wir spielen mit, weil es alle tun, und merken nicht, dass wir die Konzerne immer reicher machen und wir selbst die Dummen sind: Denn so bekommen wir zu schlechter Ware für zu viel Geld ein System, das auch noch die Umwelt belastet, egal, ob die neue Waschmaschine ein Ökoprogramm hat oder nicht.“ Der Autor zeigt anhand von zahlreichen Beispielen, die er als Leiter des Reparatur- und Servicezentrums R.U.S.Z für Elektrogeräte selbst erlebt hat, wie das System der Abzocke der Elektro-Multis funktioniert und gibt am Ende des Buches einfache Reparatur- und Wartungs-Tipps, mit denen man viel Geld sparen kann.



## TIPP: BUCH KAPUTTALISMUS

Robert Misik: **Kaputtalismus. Wird der Kapitalismus sterben, und wenn ja, würde uns das glücklich machen?** Aufbau-Verlag, Berlin 2016. Das Buch fasst die derzeitigen Debatten um die Krise des Kapitalismus zusammen und zeigt auf, welche Fragestellungen uns heute beschäftigen müssen.



## ARBEITSHEFT

### Umwelt und Gesundheit

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit / BMUB (Hg.): **Umwelt und Gesundheit. Arbeitsheft für Schülerinnen und Schüler – Grundschule.** Berlin 2016.

Kindergerecht aufbereitetes Unterrichtsmaterial gibt es vom deutschen Umweltministerium (BMUB) für Kinder in der Volksschule zum Thema „Umwelt und Gesundheit“. In den Themenbereichen Innenraumluft, Lärm, Badegewässer, Strahlung, Klimawandel und Chemikalien im Haushalt werden sie mit Gefahrenquellen vertraut gemacht und können daraus Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln ziehen. Die Publikation, das Schülerarbeitsheft und die Handreichung für Lehrkräfte kann kostenlos bezogen werden. [www.bmub.bund.de/service/publikationen/downloads/details/artikel/umwelt-und-gesundheit/](http://www.bmub.bund.de/service/publikationen/downloads/details/artikel/umwelt-und-gesundheit/) **FG**



## AK-Video: Weißt' eh, wer zahlt?

Zwei Drittel der Steuern und Abgaben an den Staat zahlen die ArbeitnehmerInnen. Arbeit ist in Österreich sehr hoch besteuert, Vermögen kaum. Link zum Video: [www.youtube.com/watch?v=xw3-gFvC0U&index=3&list=PLktLirUW9qyoZkEbBQPfQ1t5ZT124FQOI](http://www.youtube.com/watch?v=xw3-gFvC0U&index=3&list=PLktLirUW9qyoZkEbBQPfQ1t5ZT124FQOI)

Das rasante Bevölkerungswachstum in Wien und der gesamten Ostregion bedeutet enorme Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr. Im Auftrag der AK Wien zeigt die Studie der Traffix Verkehrsplanung GmbH Handlungsoptionen und Spielräume für eine nachhaltige Stadtentwicklung auf.

# S-Bahn mit viel Potenzial



**A. Käfer, H. Peherstorfer.**  
**Mitarbeit von R. Fersterer,**  
**B. Fürst, P. Schötzlinger:**  
 S-Bahn in Wien. Chance für die wachsende Stadt, Stadtpunkte 20, AK Wien 2016

**B**leiben die Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gleich, wird der Pkw-Verkehr nach Wien bis 2030 um mehr als 52 Prozent zunehmen. Vor diesem Hintergrund und in Zeiten angespannter Budgets sind nachhaltige Lösungen gefragt. Das Wiener S-Bahnnetz kann dabei eine wichtige Rolle spielen. Fehlende Verbindungen, unregelmäßige Takte, volle Züge und ein zu gewissen Tageszeiten karger Fahrplan

lassen Fahrgäste tatsächlich „auf der Strecke“. Doch im Vergleich zum Ausbau der U-Bahn bietet die S-Bahn mit ihrer bestehenden Schieneninfrastruktur für die Stadt Wien ein kostengünstiges Potenzial zur Schaffung eines innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels mit sehr hoher Verkehrswirksamkeit.

Bei der Finanzierung der S-Bahn ist zwischen der Infrastruktur und den Verkehrsdiensten (Zugbestellungen) zu unter-

scheiden. Bei Investitionen in die Infrastruktur übernimmt der Bund 80, das Land 20 Prozent der Kosten – im Gegensatz zur U-Bahn, wo die Kosten zwischen Bund und Land Halbe-Halbe geteilt werden. Ein U-Bahn-Kilometer in Hochlage kostet 120, unterirdisch etwa 220 Millionen Euro. Der Ausbau einer bestehenden S-Bahn-Trasse kommt pro Kilometer hingegen auf 35 Millionen Euro. Die Studie berechnet für die Nutzung des derzeit brachliegenden S-Bahn-

## AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur Bestellung als Hardcopy unter [wirtschaft.umwelt@akwien.at](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at)

- 42 Mangelware Lkw-Parkplatz.** Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn. Tagungsband, 2010
- 43 Tourismus in Österreich 2011:** mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex. Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg.), 2011
- 44 Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen:** Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen. Studie, 2011
- 45 Die Lkw-Maut als Öko-Steuer** Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 BerufenlerInnen am Wort** Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung, 2012
- 47 Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit** Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Johanna Schaupp. Studie, 2012
- 48 Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautgesetz** Verfassungsrechtliche Analyse. Nicolas Raschauer. Studie, 2012
- 49 Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!** Herausforderungen und Gefahren für den öffentlichen Nahverkehr in Österreich. Tagungsband, 2013
- 50 Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich,** 2013
- 51 Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt** Konstellationen zwischen Straße und Schiene. Ronald Scheucher; 2014
- 52 Modal Split im Güterverkehr** Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Max Herry, Norbert Sedlacek; 2014
- 53 Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen** Studie und Rechtsgutachten, 2014
- 54 Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit** Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland, 2014
- 55 Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung.** Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie, 2015
- 56 Pendeln in der Ostregion.** Potenziale für die Bahn. Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder, 2015
- 57 Penderanalyse Wien und Ostregion.** Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014. Odilo Seisser, 2016
- 58 Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur.** Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und Gemeindestraßen. Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil, 2016

**Grenzenlose Mobilität - Grenzenlose Ausbeutung.** Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft. Studie, 2016



Nachhaltige Stadtentwicklung braucht den Ausbau der Schnellbahn

## „ DIE S-BAHN IST EIN WESENTLICHER TEIL DES STÄDTISCHEN VERKEHRSSYSTEMS UND SIE KANN NOCH VIEL MEHR LEISTEN.

Infrastruktur-Potenzials Investitionen von 1,4 Milliarden Euro. In drei Ausbaustufen sollen 34,6 Kilometer Schienen und 15 neue Stationen errichtet werden. Das würde allein durch die Bautätigkeiten über zehn Jahre rund 3.500 Jobs pro Jahr schaffen.

Mehr Zugverbindungen und dichtere Intervalle sind aber nur

möglich, wenn die Länder mehr Verkehrsdienste – also Züge – über die so genannte Grundversorgung hinaus bestellen. Im laufenden Verkehrsdienstvertrag (VDV) hat die Stadt Wien S-Bahn-Verbindungen im Umfang von jährlich neun Millionen Euro bestellt. Zum Vergleich: 2014 gingen rund 400 Millionen

Euro Zuschüsse an die Wiener Linien.

Im Detail ergibt die Studie folgende Handlungsfelder: An der S80 sollten in der wachsenden Donaustadt auch die Haltestelle „Aspern Nord“ und im Westen noch die „Schönbrunner Allee“ hinzukommen. Die Vorortelinie (S45) sollte

nach Süden bis Meidling und entlang der Donau bis zum Praterkai ausgebaut werden. Die überlastete Stammstrecke braucht einen „Bypass“, etwa von Gänserndorf über Stadlau bis zum Hauptbahnhof. Dazu müssten zwei neue Haltestellen gebaut werden: Gewerbestadl Stadlau und Rautenweg. Außerdem muss die Stammstrecke zwischen Floridsdorf und Meidling modernisiert werden. Im wachsenden Süden braucht es eine neue S-Bahn nach Oberlaa samt Anbindung an die U1-Verlängerung. Eine neue Station Gräßlplatz an der S60 und die S80 könnte die ursprünglich geplante Verlängerung der U2-Süd ersetzen.

Insgesamt wird für die Planung und die Bestellung des ÖPNV die Einrichtung einer einzigen, die Länder und Verkehrsmittel übergreifenden, Institution empfohlen, die alle wesentlichen Aufgaben des ÖPNV in der Region Wien wahrnimmt. Diese Einrichtung sollte auch die Bestellung der Züge und Buskurse übernehmen. Mit dem im Juni 2016 beschlossenen S-Bahn-Infra-Paket geht die Stadt neue Wege. Doch diese Maßnahmen können nur der Anfang sein. **JW**

### PDF-Download [www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

- 171 Andreas Käfer, Judith Lang, Michael Hecht **Luftverkehr und Lärmschutz – Ist-Stand im internationalen Vergleich – Grundlagen für eine österreichische Regelung**, 2006
- 173 Franz Greil (Hrsg.) **Welche Zukunft hat der Diesel?** Technik, Kosten und Umweltfolgen, Tagungsband, 2007
- 174 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Umsetzung der EU-Umwelthaftungsrichtlinie in Österreich**, Tagungsband ergänzt um Materialien und Hintergrunddokumente zum Diskussionsprozess, 2007
- 175 **Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr** 2007
- 176 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) **Die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich** Tagungsband, 2008
- 177 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) **Die UVP auf dem Prüfstand. Zur Entwick-**

- lung eines umkämpften Instruments** Tagungsband, 2008
- 178 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich** Tagungsband, 2008
- 179 **Feinstaubproblem Baumaschine** Emissionen und Kosten einer Partikelfilternachrüstung in Österreich. Umweltbundesamt, 2009
- 180 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Mehrweg hat Zukunft!** Lösungsszenarien für Österreich im internationalen Vergleich, Tagungsband, 2010
- 181 Thomas Thaler **Siedlungswasserwirtschaft in öffentlicher oder privater Hand**. England/Wales, die Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele, 2010
- 182 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht**

## AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- es weiter?** Tagungsband, 2010, die Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele
- 183 Christoph Streissler (Hrsg.) **Agrotreibstoffe – Lösung oder Problem?** Potenziale, Umweltauswirkungen und soziale Aspekte, Tagungsband, 2010
- 184 **Lkw-Tempolimits und Emissionen:** Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm, Studie, 2011
- 185 **Gesundheitsrelevante Aspekte von Getränkeverpackungen.** Studie, 2011
- 186 **Green Jobs. Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale.** Studie, 2012
- 187 **Die Zukunft der Wasserversorgung.** Der Zugang zu Wasser im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Gut, Menschenrecht und Privati-

- sierung. Tagungsband, 2013
- 188 **Aktuelle Erkenntnisse zu hormonell wirksamen Substanzen** Tagungsbericht, 2013
- 189 Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: **Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch.** Studie, 2015
- 189a Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: **Passenger Car Emissions: Standard and Real-World Fuel Consumption.** Study on behalf of the Vienna Chamber of Labour. Studie, 2016
- 190 Konrad Lachmayer: **Demokratierechtliche Analyse der privaten Rechtssetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL).** Studie, 2016

# Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



## LEITFADEN DURCH DIE LEBENSMITTELZUSATZSTOFFE

Die Bedeutung der Zusatzstoffe in den Lebensmitteln nimmt mit der zunehmenden Technisierung der Lebensmittelproduktion zu. Das löst bei vielen KonsumentInnen Bedenken und den Wunsch aus, über diese Stoffe genauer informiert zu werden. Die Arbeiterkammer versucht seit Jahren, mit der Herausgabe der E-Nummernliste diesem Informationsmanko zu begegnen und gleichzeitig den Einsatz der Zusatzstoffe kritisch zu betrachten.



## FITMACHER ODER KONSUMENTENNEPP?

Die Broschüre erklärt die Zusammenhänge zwischen Essen und Gesundheit und beleuchtet ausführlich, welche Nahrungsergänzungen und funktionelle Lebensmittel es heute in Österreich gibt und wann es wirklich Sinn macht, auf diese zurückzugreifen.



## BÜRO UND UMWELT

Der umweltfreundliche Arbeitsplatz: Energie besser nutzen, nachhaltige Büromaterialien verwenden, gesünder essen oder spritsparender zur Arbeit fahren. In dieser Broschüre finden Sie und Ihre KollegInnen hilfreiche Tipps und Infos für ein gesundes Arbeitsumfeld.



## GUT INFORMIERT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

„Gut informiert im öffentlichen Verkehr – Ihre Rechte als Fahrgast“ enthält das neue Fahrgastrechtegesetz und die EU-Verordnung Fahrgastrechte für Busfahrgäste. Viele wichtige Tipps und Informationen helfen, Probleme in öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden.



## FAIR UND UMWELTGERECHT EINKAUFEN

Der AK Branchen- und Dienstleistungsführer hilft nach Bundesländern und Branchen geordnet bei der Suche nach sozial- und umweltgerechten Betrieben mit fairen Arbeitsbedingungen. Von Reparatur über Spielzeug und Reinigung bis zu Restaurants.



## LEBENSMITTELKENNZEICHNUNG

Die Broschüre bietet KonsumentInnen einen fundierten Überblick über die rechtlichen Grundlagen, die allgemeinen Vorgaben zur Lebensmittelkennzeichnung, die verpflichtenden Kennzeichnungselemente und was diese bedeuten.