

Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 4/2017

www.ak-umwelt.at



Mobilitätswende

Kann ein Ausstieg aus fossilen Treibstoffen gelingen?
Was bedeutet das für den Öffentlichen Verkehr, die
Automobilindustrie und deren Beschäftigte?

Betrieb: Zellstoffproduzent und Umweltpreisträger

Leben: Nougatcreme im AK-Test

Politik: Herausforderung Umweltpolitik

AK-Studie: Umwelt(un)Gerechtigkeit in Europa



www.arbeiterkammer.at

DAS WUM-OMETER

● ● **KLIMAGIPFEL-SÜNDEN**

Im Vorfeld rühmte sich die deutsche Bundesregierung den „klimafreundlichsten Gipfel aller Zeiten“ auf die Beine zu stellen. Tatsächlich war schon die Zeltstadt mitten im kühlen, Bonner Herbstnebel, die via Dieselgeneratoren und Ölheizung gewärmt werden musste, denkbar schlecht gewählt. Die Recycling-Sünde der 27.000 Teilnehmer, die ihren Kaffee aus Wegwerf-Bechern schlürften, verblasst jedoch gegenüber der eigentlichen Klimasünde der Konferenz. Diese stellt nämlich die wenig CO₂-hemmende Anreise aus 190 Ländern dar. Zu Fuß oder mit dem Rad sind sicherlich die wenigsten gekommen! **EML**

● ● **BIG BROTHER**

Georg Kapsch, Präsident der Industriellenvereinigung und Anbieter von Mautsystemen im Hauptberuf, errichtet jetzt in Bulgarien, was er in Österreich immer für „volkswirtschaftlichen Unsinn“ hielt: Eine Lkw-Maut auf fast

allen Straßen mit Satellitenortung. Niemand soll bekanntlich gehindert werden, täglich klüger zu werden. Aber dann schon bitte in Österreich zuerst! **FG**

● ● **ERLEUCHTUNG**

Millionen von Jahren sind sie alt – die „Armleuchter-Algen“ die es beinahe geschafft hätten, Millionen von Einnahmen aus dem Tourismus auf Null zu stellen. Die EU hätte gerne mehr Natura 2000 Gebiete. Also ging wohl einigen EU-Abgeordneten ein Licht auf, als sie hörten, wo die kleine, kalkliebende Alge lebt. In vielen rot-weiß-roten Seen. Die Idee, diese Gewässer rigoros zu schützen, prallte jedoch an den Landesregierungen ab und wurde nach lautem Mediengeheul gaaanz tief am Seegrund versenkt. **EML**

● ● **ÖKO-FLIEGER**

Airberlin zeigt der Branche wie man die Ökologie und die Fliegerei unter einen Hut bringt. Seit wenigen Wochen agiert das Unternehmen auf

seinem Gesamtmarkt völlig klimaneutral. **GL**

● ● **UMSIEDLUNG**

Minister Rupprechter will das Umweltbundesamt mit seinen 520 MitarbeiterInnen nach Klosterneuburg umsiedeln. Mit dieser Aktion soll seiner Meinung nach der ländliche Raum gestärkt werden. Hat die Stadtgemeinde Klosterneuburg in Wiens Speckgürtel diese Unterstützung notwendig? Im Jänner 2018 stellt sich Mikl-Leitner erstmals der Wahl zur Landeshauptfrau. Ein Schelm, wer hier einen Zusammenhang vermutet. **SI**

● ● **CHINA-IMPORT**

In China ist für Autofirmen ein Mindestanteil von zehn Prozent Elektroautos festgelegt worden. Ein einfacher und menschenfreundlicher Anreiz, der bis vor kurzem in Europa – der Autolobby sei Dank – noch undenkbar war. Umdenken beginnt in Europa also im Reich der Mitte nach dem Motto: Lieber Marco Polo als VW-Polo. **HH**

„Das soziale Europa muss mehr als ein symbolisches Versprechen sein, um das Vertrauen der Menschen in die EU zurückzugewinnen.“



Rudi Kaske
AK Präsident

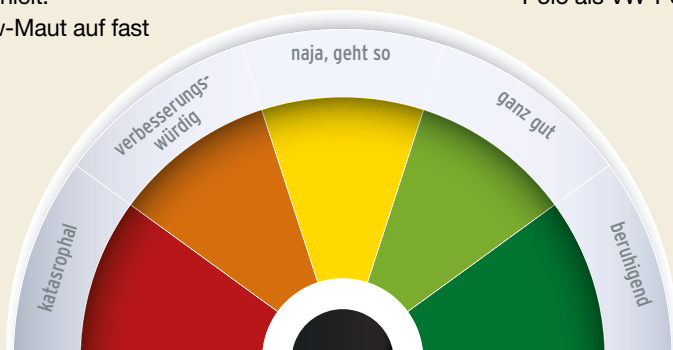
Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber
Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien
E-Mail
wirtschaft.umwelt@akwien.at
Telefon
01/501 65-DW
Redaktion
Mag.^a Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),
Eva-Maria Leodolter (Redakteurin)
agentur.leodolter@gmx.at
Sekretariat
Krisztina Hubmann,
Sabrina Pochop (DW 12404)
Grafisches Konzept
Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at
Layout & Infografik
Michael Haderer
Coverfoto
Pixabay
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

Mobilitätswende

Wie bewegen wir uns nach 2030 fort? **Seite 10**

Standorterfolge

Wie man es richtig macht – ein guter Standort hält sich nur durch nachhaltige Produktion. **Seite 14**

Automobilindustrie

Ein neuer rechtlicher Rahmen für Europas Automobilindustrie ist gefragt. **Seite 18**

Betrieb

AustroCel Hallein

Wie aus einem ökologischen Problembetrieb ein umweltfreundliches Vorzeigunternehmen wurde. **Seite 22**

Leben

Kekszeit: Nougatcreme im Test

Die AK OÖ kostete sich durch und testete Nougatcremes auf Inhaltsstoffe und Palmölsünden. **Seite 26**

Politik

Umweltpolitik in Zukunft

Was sind die Herausforderung für die Umweltpolitik in der nächsten Legislaturperiode? **Seite 28**

AK-Studie

Umweltgerechtigkeit

In der aktuellen Studie geht es um die Diskussion rund um umweltbezogene Ungleichheit & Gerechtigkeit in Europa. **Seite 34**

Rubriken

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



Editorial

Aus für Fossile?

Nicht das Ende der Dinosaurier ist gemeint, sondern der durch die Klimaerwärmung gebotene Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Noch vor wenigen Jahren konnte sich kaum jemand vorstellen, dass E-Autos weltweit den Markt erobern würden. Car-Sharing-Modelle, leistbare multimodale städtische Mobilitätsangebote, die ein eigenes Auto überflüssig machen, oder ein Bahnangebot, das die Städte deutlich schneller, bequemer und sicherer als jeder Pkw-Verkehr verbinden kann, waren vor ein bis zwei Jahrzehnten nicht denkbar. Auch wenn Elektrofahrzeuge ein wichtiges Element der Dekarbonisierung sind, muss klar sein, dass die Klimaziele ohne einen Quantensprung im Öffentlichen Verkehr, in der Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße und beim Radfahren und Zufußgehen nicht erreichbar sind. Aber die emotionale Aufmerksamkeit gehört – welch Wunder – in erster Linie den Autos. Wenn eine Mobilitätswende dazu führen soll, dass ab 2030 keine Pkw mit Diesel- oder Benzinmotoren mehr neu zugelassen und auch Lkw und Busse schrittweise auf alternative Antriebsformen umgestellt werden, dann ist das für viele ein völlig unrealistisches No-Go. Abgesehen von mangelnder Phantasie stecken aber auch ernste Bedenken hinter der verbreiteten Skepsis gegenüber einem raschen Ende für den Verbrennungsmotor. Österreichs Automobil(zuliefer)industrie beschäftigt rund 70.000 Menschen und konnte auch in Zeiten der Verlagerung in billigere Länder im Standortwettbewerb einen Spitzenplatz halten. Einerseits hängt ein großer Teil dieses Industriezweiges direkt vom Verbrennungsmotor (Motoren und Getriebe) und dessen Zukunft ab. Aber andererseits zeichnet er sich durch seine hohe Innovationsfähigkeit aus und könnte von einer Förderung des raschen Wandels profitieren. Um negative Verteilungs- und Arbeitsplatzeffekte zu verhindern, muss dieser Wandel jedenfalls aktiv von den Betroffenen mitgestaltet werden. Ambitionierte Ziele sollten als Wettbewerbsvorteil genutzt werden und dafür sorgen, dass die Automobilproduktion in Europa aus der Mobilitätswende gestärkt hervorgeht und nicht das Schicksal der Dinosaurier erleidet.

Sylvia Leodolter

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien

Nachrichten

NEU

EU-Bio-Verordnung

Seit drei Jahren wird auf EU-Ebene intensiv über eine neue EU-Bio-Verordnung diskutiert. Die EU-Kommission erachtete einen Relaunch für notwendig, da sie die Erwartungshaltung der KonsumentInnen stärker berücksichtigen wollte. Der ursprüngliche Vorschlag der EK wurde in intensiven Verhandlungen des EU-Rates, EU-Parlaments, Bioverbänden und weiteren Interessensgruppen erheblich nachgebessert. Der Sonderausschuss Landwirtschaft und der EU-Agrarausschuss haben mehrheitlich für die neue EU-Bio-Verordnung gestimmt. Wenn der EU-Agrarministerrat im Dezember auch dafür ist, tritt die neue EU-Bio-Verordnung mit Jänner 2021 in Kraft. Für die KonsumentInnen sind mit der neuen Verordnung weniger Kontaminationen für die Bioproduktion aus der konventionellen Landwirtschaft zu erwarten. Hier sind

zukünftig strengere Kontrollen seitens der Behörden und mehr Vorsorgemaßnahmen seitens der Biolandwirtschaft vorgesehen. Weiteres ist zukünftig der Markt für biologisches Saatgut gesichert, da die bislang gültigen strengen Zertifizierungskriterien wegfallen. **SI**

RADSYSTEM

Leihradflut - Chance nutzen!

Neben dem in Wien bewährten stationsgebundenen Leihrad-System Citybike gibt es nun weitere stationsungebundene Anbieter. Die derzeit ~1.500 Leihräder können per Handy-App leicht ausgeliehen und überall zurückgegeben werden. Dadurch verstellen sie leider derzeit noch Gehsteige, Höfe und die ohnehin raren Radständer oder landen in Gräben. Trotz diverser internationaler Erfahrungen arbeitet die Stadt Wien erst jetzt an einem Regelwerk für die Betreiber. Auch für diese Räder



So stellt man sein Leih-Rad nicht ab.

muss gelten: Regelkonformes Abstellen und ggf. Entfernen regelwidrig geparkter Räder per Servicedienst. Denn eine Chance für die Stadt sind die Leihräder allemal: für periphere Gebiete, in denen das Stationensystem nur kostenintensiv zu etablieren wäre und als Option für Kinder und Jugendliche, die endlich wieder das Rad entdecken – Gut so! **JW**

LUFTQUALITÄT DER IN EU

Fast 400.000 vorzeitige Todesfälle

Die Luftqualität in Europa wird besser, verursacht aber weiterhin enorme Schäden bei Mensch und Natur. Das ist der Tenor des Berichts der Europäischen Umweltagentur (EEA) in Kopenhagen, der seit dem Jahr 2000 jährlich erhoben wird. Straßenverkehr, Landwirtschaft, Heizkraftwerke, Industrie und Haushalte sind in Europa die größten Emittenten von Luftschadstoffen. Die Folgen sind Schäden für die menschliche Gesundheit und Ökosysteme sowie verringerte Produktivität von ArbeitnehmerInnen. Demnach ster-

ben in der EU jährlich 399.000 Menschen vorzeitig an den Folgen von Luftverschmutzung und 82 Prozent der Bevölkerung leben in Gebieten, in denen die Belastung bei Feinstaub (PM_{2,5}) über dem Richtwert der WHO (Weltgesundheitsorganisation) liegt. In Österreich gab es laut EEA-Berechnungen 8410 vorzeitige Todesfälle aufgrund von Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon. www.eea.europa.eu "Air quality in Europe – report 2017"

FG

PARIS

Aus für fossile Pkw ab 2030?

Frankreichs Hauptstadt kämpft seit langem gegen starke Luftverschmutzung. Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, setzt in ihrem Kampf für gesunde Luft vor allem auf Fahrverbote. Schon jetzt bestehen für die Innenstadt Fahrverbote für Pkw und Vans, die vor 2001 typisiert wurden. Rechtzeitig vor Austragung der olympischen Spiele 2024 soll ein generelles Fahrverbot für Pkw mit Dieselantrieb

GRUNDRECHT

Fitnesscheck EU-Wasserrahmenrichtlinie

In der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist eine Überprüfung bis spätestens 19 Jahre nach ihrem Inkrafttreten vorgesehen. Falls erforderlich, kann die EU-Kommission Änderungen zur Richtlinie vorschlagen. Die EU-Kommission hat diesen „Fitnesscheck“ der EU-WRRL mit einer Online-Konsultation zum von ihr gewählten Prozess nun gestartet. Für das Frühjahr 2018 ist eine Online-Konsultation mit konkreter Fragestellung vorgesehen. In ihren vorliegenden Vorschlägen bezieht sich die EK nicht ein einziges Mal auf die Europäische BürgerInneninitiative (EBI) und ihrer Forderung, das Menschenrecht auf Wasser und sanitäre Grundversorgung in der EU-WRRL zu verankern. Diese Vorgehensweise widerspricht der Mitteilung der Kommission über die EBI und dem Bericht des Europäischen Parlaments über die EBI (2015), wie die Gewerkschaften in ihrer kritischen Stellungnahme zum Prozesses der EK festhalten. Es wäre zielführend, diese Kritik aus Sicht der ArbeitnehmerInnen ernst zu nehmen. **SI**

Platz greifen. Im Oktober 2017 wurden Pläne veröffentlicht, ein generelles Fahrverbot für Pkw mit Verbrennungsmotoren bis spätestens 2030 in Paris durchzusetzen. Paris macht zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Radfahren und der Elektromobilität mobil, weil die EU-Kommission wegen Nichteinhaltung von Luftgrenzwerten vorgeht. Laut einer Studie der öffentlichen Agentur Santé Publique liegt Luftverschmutzung als Ursache für 48.000 vorzeitige Todesfälle in ganz Frankreich nur mehr knapp hinter Alkoholisierung. **FG**

STAATSPREIS MOBILITÄT

Innovative Projekte der Dekarbonisierung

Der österreichische Staatspreis für Mobilität wird alle zwei Jahre vom Verkehrsministerium ausgeschrieben. 2017 wurden 78 Projekte eingereicht, die von nationalen und internationalen Juroren bewertet wurden. 11 Projekte wurden nominiert und daraus die Preisträger erkoren, die alle eindeutig in Richtung Ausstieg aus fossilen Technologien weisen. In der Kategorie „Forschung und Entwicklung“ gewann das Projekt H₂O-Mobi-

lity der TU Graz, das erstmals die Herstellung kleiner, dezentraler Wasserstoffeinheiten ermöglicht. Die erst 2014 gegründete oberösterreichische Firma Kreisel Electric – erst im Sommer in London für die weltweit beste Batterietechnologie ausgezeichnet – erhielt für ihre Akku-Entwicklung auch den Staatspreis in der Kategorie „Märkte erschließen“. Die Holding Graz konnte mit dem Projekt tim – täglich.intelligent.mobil, das unterschiedliche Mobilitätsformen vom Fahrrad und öffentlichen Verkehr über Car-sharing bis zum E-Taxi integriert, den Staatspreis in der Kategorie „Betreiben und Nutzen“ holen. Erstmals wurde auch ein Zukunftspreis ausgelobt, der sich an junge WissenschaftlerInnen richtet. Hier wurde Arlavinda Rezqita, eine Dissertantin am Austria Institute of Technology ausgezeichnet, die sich mit der Verbesserung von Hochleistungsbatterien beschäftigt. **SL**

PESTIZIDE IM GRUNDWASSER

Wieso werden Mitarbeiter bestraft?

Der Strafprozess um verschmutztes Leitungswasser in Ohlsdorf nahe Gmunden (OÖ)

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Abflug in den Klimawandel: Die Flugticketabgabe wird halbiert

Jahrelang ist die gesamte Flugbranche gegen die Flugticketabgabe Sturm gelaufen – Stichwort Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit – und hat nun einen Teilerfolg: Mit 1. Jänner 2018 wird die Abgabe halbiert. Dabei muss man sich um den Fortbestand des Flugverkehrs wirklich keine Sorgen machen. Während die Anzahl der Starts und Landungen kontinuierlich zurückgeht, gibt es einen stetigen Anstieg der Passagiere: Flogen im Jahr 2000 15,6 Millionen Menschen, so waren es 2016 schon 27,7 Millionen. Im gleichen Zeitraum haben sich die Ticketpreise fast halbiert. Die Flugticketabgabe ist also weder ein Wachstumshemmnis, noch ein Kostentreiber. Das liegt auch daran, dass Fliegen weitgehend steuerfrei ist. Fährt jemand mit dem Zug von Wien nach Zürich oder Frankfurt, so muss dieser sowohl die Umsatzsteuer seiner Fahrkarte, als auch die Energieabgabe für den Bahnstrom mitbezahlen. Beim Flugzeug fällt weder Kerosinsteuer, noch Umsatzsteuer für das Ticket an. Lediglich die Flugticketabgabe wird fällig; sie wird nun für diese Kurzstreckenflüge auf bagatellhafte 3,5 Euro halbiert. Das ist sowohl aus ökologischen, als auch sozialen Gründen bedenklich.

- Fliegen ist die klimaschädlichste Art der Fortbewegung. Pro Personen-Kilometer werden 30-mal mehr Treibhausgase freigesetzt, als bei einer Fahrt mit den ÖBB.
- Laut Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) erfreut sich der Flugverkehr in Österreich ohnehin schon an Steuerprivilegien in der Höhe von mehr als einer halben Milliarde Euro.
- Häufiges Fliegen ist nach wie vor ein Minderheitenprogramm. Bei einer Umfrage im Auftrag des VCÖ gab ein Drittel der Befragten an, nie zu fliegen. Die Hälfte sitzt einmal jährlich oder seltener im Flugzeug. Lediglich ein Sechstel der österreichischen Bevölkerung gehört zur Gruppe der Vielflieger. Diese wohlhabende Minderheit kann sich über ein neues Steuergeschenk freuen.

*Heinz Högelsberger ist Verkehrsexperte und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Aus für Wildtiere im Zirkus: In Irland wurde ein Verbot der Vorführung von Wildtieren im Zirkus beschlossen. Das Verbot gilt etwa für Elefanten, Löwen, Tiger oder Zebras und soll 2018 in Kraft treten. Der Schritt entspreche einer Änderung in der Haltung der Öffentlichkeit, sagte der zuständige irische Landwirtschaftsminister Michael Creed. Ähnlich auch in Indien, wo zwar schon seit längerem ein Verbot für die Vorführung bestimmter Tiere galt, das nun aber auf alle wilden Tierarten ausgedehnt wurde. Und auch in Italien wurde kürzlich ein grundsätzliches Verbot der Vorführung von Tieren im Zirkus beschlossen; die Details der Regelung sollen im kommenden Jahr festgelegt werden. Die Zahl der Länder mit derartigen Verboten wächst damit weiter an.

Internationaler Pakt für die Umwelt: Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat auf Initiative Frankreichs begonnen, eine „Globalen Pakt für die Umwelt“ auszuarbeiten. Das Ziel ist ein umfassendes, völker-

rechtlich verbindliches Abkommen, das einen effektiven internationalen Umweltschutz sicherstellt. Es soll die Zielsetzungen des Erdgipfels von 1972, der Rio-Deklaration von 1992 und des Rio+20 Gipfels bündeln und auch die 2030-Agenda mit ihren Zielen für Nachhaltige Entwicklung (SDGs) berücksichtigen. Auf einer Konferenz im September wurden die rechtlichen Gesichtspunkte dieses Vorhabens diskutiert. Das Verhältnis eines solchen Pakts zur nationalen Gesetzgebung stellt eine Herausforderung dar, ebenso wie die Frage der Durchsetzbarkeit im Fall eventueller Verstöße. Schließlich ist auch offen, inwiefern die Zivilgesellschaft und Nichtregierungsorganisationen in das Abkommen eingebunden werden können.

Abstimmen, bis es passt: Ende November hat ein Komitee der EU-Mitgliedstaaten (Berufungskomitee) mit qualifizierter Mehrheit für die Verlängerung der Zulassung des umstrittenen Unkrautvernichtungsmittels Glyphosat für weitere fünf Jahre gestimmt.

Einige Wochen zuvor war ein anderes Komitee zu keiner Entscheidung gekommen. Den Ausschlag dafür gab nun Deutschland, das sich für die Verlängerung aussprach. Damit setzte sich die Befürworter-Linie der CDU/CSU gegen die ablehnende Haltung der SPD durch. Insgesamt stimmten 18 Mitgliedstaaten für die Verlängerung, neun (darunter Österreich) dagegen; Portugal enthielt sich.

Schutz wandernder Tierarten: Auf der 12. Vertragsstaatenkonferenz der Konvention über wandernde Tierarten (CMS – Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals) in Manila wurde eine Rekordanzahl spezifischer Programme zum Schutz einzelner Arten beschlossen. So wurden etwa erstmals Giraffen in die Konvention aufgenommen. Neben den Einzelmaßnahmen einigten sich die Vertragsstaaten aber auch auf einen Prozess der Überprüfung der Umsetzung der Konvention in den einzelnen Ländern, ein Ergebnis, das auch Umwelt-NGOs als großen Erfolg feiern. **CS**

gegen Mitarbeiter einer Entsorgungsfirma und einer Deponie hat Anfang November mit zwei Schuldsprüchen und einem Freispruch geendet. Gegen die Firmen sollen eigene Verfahren laufen. Dass Mitarbeiter hier verurteilt werden ist hinterfragenswert.

Die Schuldsprüche erfolgten wegen des fahrlässigen Verbringens bzw. Behandelns von Abfällen. Nachdem sich 2014 etliche Bewohner wegen des Geruchs ihres Trinkwassers beschwert hatten, stellte sich nach umfangreichen Erhebungen heraus, dass Abfälle aus einer Pflanzenschutzmittelproduktion zu Unrecht auf einer Baudeponie abgelagert worden sind. So ist das Pestizid ins Grundwasser gelangt. 3 Mio. EUR haben die Gemeinde und der Deponiebetreiber bisher zur Sanierung aufgewendet. Die Bestimmungen des Strafgesetzbuches setzen einen Verstoß gegen Rechtsvorschriften – hier des Abfallrechts – voraus; diese sind aber nur an die Unternehmen gerichtet. Deswegen ist verwunderlich, wieso hier Mitarbeiter anstelle der Unternehmen belangt werden können. **HO**

KLAGE Klimaschutz vor Gericht

Ver mehrt werden Staaten und Großemittenten aus dem Titel des Klimaschutzes gerichtlich belangt. Jüngst hat ein peruanischer Bauer einen Teilerfolg gegen den deutschen Energiekonzern RWE verbucht.

Das Haus des Bauern steht in der Andenstadt Huarez, die unterhalb eines Bergsees liegt. Ohne Sicherheitsmaßnahmen drohe eine tödliche Flutwelle, weil der Gletscher über dem See wegen der Erderwärmung so schnell schmelze. RWE, das sich selber als größten CO₂-Emitenten in Europa darstellt, solle



Schmelzende Gletscher als Gefahr für Siedlungen.

sich daher im Verhältnis seines globalen Emissionsanteils von rund 0,5% an den Kosten beteiligen. Das Bezirksgericht Essen hat das Beweisverfahren zugelassen, weil es den Anspruch für denkbar hält. Am weitesten ist bisher eine niederländische NGO gekommen, die erreicht hat, dass das Bezirksgericht in Den Haag die niederländische Regierung verurteilt hat, Maßnahmen zu einer 25%igen Treibhausgasreduktionen zu ergreifen; 17% wären nicht ausreichend. Aber auch dieses Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Fraglich sind auch die Chancen im Verfahren gegen RWE. Schadenersatzverfahren scheitern oft am Nachweis der Verursachung. **HO**

VERLEGUNG UNÜBERLEGT

Umweltbundesamt - quo vadis?

Zur Ankündigung von Umweltminister Rupprechter und der NÖ Landeshauptfrau Mikl-Leitner, dass das Umweltbundesamt (UBA) mit seinen 520 MitarbeiterInnen nach Kosterneuburg übersiedeln soll, gab es heftige Kritik in der Öffentlichkeit und aus der Belegschaft, die erst über die Medien davon erfahren hat.

Zur „Stärkung des ländlichen Raumes“ sollen das UBA und andere Bundesdienststellen wie zB die Bundesanstalt für Bergbauernfragen (BABf) in die Bundesländer übersiedeln, verkündete Rupprechter. Auch AK und ÖGB haben das Vorhaben kritisiert und ein nochmaliges Überdenken eingemahnt. Zudem müssen die Rechte der betroffenen MitarbeiterInnen berücksichtigt, und der Betriebsrat angemessen beteiligt werden.

Eine Behörde soll dort angesiedelt sein, wo ihre Aufgabe liegt oder wo die Behörde besonders gut arbeiten kann. Das spricht auch im Zeitalter der Digitalisierung in beiden Fällen für Wien. Die Stadt Wien erfuhr von den Umzugsplänen aus den Medien und hat 13 mögliche Standorte vorgeschlagen. **HO**

OSTLÄNDER KEIN VORBILD

EU-Parlament zur Umwelthaftungsrichtlinie

Anfang November hat das Plenum des EU-Parlaments mit großer Mehrheit mittels Entschließung die dringende Überarbeitung der Umwelthaftungsrichtlinie gefordert.

Das Parlament hat eine stärkere Vereinheitlichung der Umwelthaftungsrichtlinie vorgeschlagen, da Berichte der EU-Kommission zeigen, wie uneinheitlich und teilweise unzureichend die Mitgliedstaaten mit der Umwelthaftungsrichtlinie umgehen. So entfallen 86% der gemeldeten Umweltschadensfälle auf Polen und Ungarn, während 11 Mitgliedstaaten gar

keine Fälle gemeldet haben. Vor allem sollte der Begriff des „Umweltschadens“ erweitert werden. Auch der Geltungsbereich der Umwelthaftungsrichtlinie sollte ausgeweitet werden, um Schädigungen der menschlichen Gesundheit über den Umweltpfad zu erfassen. Das Parlament empfiehlt auch eine verbindliche Umwelthaftpflichtversicherung für Betreiber und einen Fonds für schwere Industriekatastrophen. Nicht mehr am neuesten Stand sei die Richtlinie über das Umweltstrafrecht. **HO**

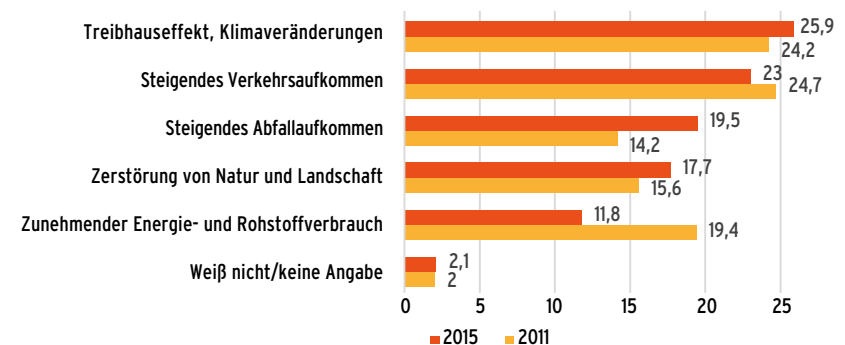
GEFÄHRLICHE STOFFE IN DER LUFT

Umweltverschmutzung und Todesfälle global

Umweltverschmutzung ist weltweit für jeden sechsten vorzeitigen Todesfall verantwortlich. Im Jahr 2015 hätten Krankheiten aufgrund von Schadstoffen in Luft, Wasser und Böden zum vorzeitigen Tod von neun Millionen Menschen geführt, heißt es in einer im Fachmagazin „The Lancet“ veröffentlichten Untersuchung.

WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

Die dringendsten Umweltprobleme aus Sicht der ÖsterreicherInnen



Klimaveränderung und steigender Verkehr sind erneut aus Sicht der Österreicher die vordringlichsten Umweltprobleme. Bei den abgefragten Themen handelt es sich sowohl um direkt wahrnehmbare Phänomene (Verkehrs- oder Abfallaufkommen), als auch um Themen, die stärker über Medienberichte ins Bewusstsein gelangen, wie Treibhauseffekt oder

steigender Energie- und Rohstoffverbrauch. Im Vergleich zu 2011 fällt auf, dass die Bedeutung des Energie- und Rohstoffverbrauchs mit den Treibstoffpreisen korreliert und daher 2015 mit diesen zurückgegangen ist. Berichte über Lebensmittelverschwendung und Plastikverpackungen sowie über den steigenden Flächenverbrauch führen zu mehr Problembewusstsein. **SL**

QUELLE: STATISTIK AUSTRIA, MIKROZENSUS UMWELT 2011 UND 2015, ANGABEN IN PROZENT



VOR 30 JAHREN

Umweltschutz als Motor

Wirtschaft und Umwelt 4/1987: Eine Studie schätzt das Investitionsvolumen in den Umweltschutz auf rund 15 Mrd. Euro in 10 Jahren.

„Insgesamt wurde für die Zehnjahresperiode von 1986 bis 1995 ein umweltschutzinduzierter Investitionsbedarf von rund 165 bis 205 Milliarden Schilling ermittelt. Dieser enorme Investitionsbedarf umfasst die Bereiche Abfall, Wasser/Abwasser, Luftreinhaltung, Lärmschutz und Messtechnik. [...] Die Bedeutung von Umweltschutzinvestitionen für die österreichische Wirtschaft ergibt sich [...] vor allem auch aus dem hohen inländischen Wertschöpfungsanteil. Dieser steht in engem Zusammenhang mit dem großen Anteil der Bauinvestitionen an den gesamten umweltschutzinduzierten Investitionen. Er lag in der Periode bis 1985 bei rund zwei Drittel. Die Inlandskomponente ist mit 65 Prozent hoch. Die Chancen für die österreichische Wirtschaft werden um so größer sein, je mehr inländische Nachfrage durch einheimische Produkte.“

VOR 15 JAHREN

Klimaschutz adieu

Wirtschaft und Umwelt 4/2002: Die österreichische Klimastrategie gibt wenig Anlass für Hoffnung und ist nicht von Ambition getragen.

„Die Spatzen pfeifen von den Dächern, dass in Österreich in den letzten Jahren der Ausstoß von Gasen, die zur globalen Erwärmung beitragen, angestiegen ist, statt zurückgegangen. Damit entfernt sich Österreich vom Kyoto-Ziel [...]. Zwar ist Österreich damit in der EU nicht allein, [...] aber die Untätigkeit in Österreich ist von besonderer Qualität. [...] Die österreichische Klimastrategie wurde nach jahrelangem Ringen am 18. Juni 2002 im Ministerrat verabschiedet. [...] Sie ist eine Sammlung von Einzelteilen ohne Ecken und Kanten. Vor allem enthält sie kaum konkrete politische Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen, und daher auch keine Zeitvorgaben, wann diese Maßnahmen gesetzt werden sollen. Sie enthält kein Konzept für einen Mechanismus, wie die Zielerreichung überwacht wird, sondern legt diese Aufgabe in die Hände eines noch zu schaffenden Gremiums.“



Hausbrand: Ein falsches Bild von Idylle.

Das sei drei Mal mehr als durch Aids, Tuberkulose und Malaria zusammen und 15 Mal mehr als durch Kriege und Gewalt. Besonders drastische Folgen hat die Luftverschmutzung mit 6,5 Millionen vorzeitigen Todesfällen. An zweiter Stelle folgt die Verschmutzung von Wasser (1,8 Mio). 92% dieser Fälle finden sich in Ländern mit niedrigen und mittleren Einkommen. In Staaten mit einer raschen Industrialisierung wie China, Indien, Pakistan oder Kenia könnte darauf jeder vierte Todesfall entfallen. An der Studie wirkten internationale Organisationen, NGOs und rund 40 Forscher mit – <http://www.thelancet.com/commissions/pollution-and-health> **HO**

RAUMORDNUNG

AK zu Regierungsprogramm Verkehr

Die künftige Regierung muss auch in der Verkehrspolitik Antworten auf Lohn- und Sozialdumping geben und die Lage der Beschäftigten mitdenken, hat Präsident Kaske zu den Anfang Dezember vorgelegten Ergebnissen der Koalitionsverhandlungen „Verkehr und Infrastruktur“ gefordert.

200 000 Menschen arbeiten im Personen- und Güterverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Viele erleben ihre Arbeitsbe-

dingungen massiv unter Druck. Dennoch werden für Busverkehre weitere Liberalisierungen angekündigt, wo jetzt schon hoher Lohndruck herrscht. Zur Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel fehlen konkrete Aussagen. Dabei laufen 2019 die Verkehrsdienstverträge aus. Österreich braucht einen gut finanzierten öffentlichen Verkehr. Positiv sei, dass wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte wie der Lobautunnel und die 3. Piste ein Anliegen sind und der Bund eine Rahmenkompetenz für die Raumordnung erhalten soll. **HO**

BELASTENDER LÄRM

SiRENE - Neues aus der Lärmwirkungsforschung

Fluglärm ist die am stärksten belastende Lärmart. Straßen- und Schienenlärm liegen gleichauf. Der Schienenbonus hat keine empirische Grundlage. Die Lärmempfindlichkeit hat zugenommen und variiert stark mit der Tageszeit.

Die Herbsttagung der Schweizer Gesellschaft für Akustik in Solothurn hat sich dieses Jahr den neuesten Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gewidmet. Im Mittelpunkt stand die SiRENE-Studie (Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure), ein seit 2014 laufendes interdisziplinäres For-

schungsprojekt mit dem Ziel, die Auswirkungen von Straßenverkehrs-, Schienen- und Fluglärm auf gesundheitliche Risiken, die Lärm-Belästigung und den Schlaf der Schweizer Bevölkerung zu untersuchen – www.sirene-studie.ch. Die Untersuchung hat das ganze Schweizer Verkehrsnetz umfasst und den Lärm dort mit den Gesundheitsdaten verschnitten. Die Ergebnisse stimmen auch gut mit der deutschen NORAH-Studie überein. www.laermstudie.de **HO**

SCHWEDISCHE BAHN

Citybahn als Lösung für Stockholm

Nach 20-jähriger Bau- und Planungszeit wurde im Sommer in der schwedischen Hauptstadt die Citybahn eröffnet. Die rund 6 Kilometer lange Strecke ist grundsätzlich nur für Schnellbahnzüge vorgesehen. Die Baukosten betragen rund 16,8 Mrd. SEK (das sind 1,6 Mrd. EUR). Für die Sicherheit sorgen selbstverständlich gerade Bahnsteige zur Minimierung des Gleisspaltens, Bahnsteigtüren und ZugbegleiterInnen. Aufgrund der Topographie muss die Citybahn zumeist in Tunnelanlage geführt werden, zum Teil liegt die Strecke 45 Meter unter dem Straßenniveau, daher sind lange Rolltreppen und zahlreiche Aufzüge erforderlich.

Mit der Citybahn setzt Stockholm nicht nur ein Zeichen im KundInnenkomfort sondern legt auch klar die Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung fest. Die Verlagerung vom Pkw auf die Schiene stellt letztlich, gerade was die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Stadtbevölkerung und den Flächenverbrauch betrifft, die einzig mögliche Verkehrslösung in den boomenden Städten dar. **GL**

INTERVIEW MIT DER BRITISCHEN EU-PARLAMETARIERIN LUCY ANDERSON

UBER-VERBOT IN LONDON

Der Online-Fahrdienstvermittler Uber bringt bestehende Taxiunternehmen und deren FahrerInnen unter Druck, weil er in rechtlichen Grauzonen arbeitet und die Taxigewerbe Auflagen nicht erfüllt. Deshalb kam es in Städten, wie etwa London schon zu Verboten – die Labour-Abgeordnete Lucy Anderson kennt die Hintergründe.

Wo sehen Sie als Mitglied des Verkehrsausschusses des EP und Londoner Politikerin die Problematik von Online-Plattformen wie UBER?

Die rasche Entwicklung von Uber und anderer Plattformen, die mehr Flexibilität für Passagiere bieten, hat die regulatorische Aufsicht in diesem Bereich überholt. Dies führte zu rechtlichen Graubereichen im Hinblick auf Wettbewerb, Besteuerung, Haftung und – besonders wichtig – bei Sicherheit und Schutz von Beschäftigten und Passagieren. Uber und ähnliche Modelle werden den FahrerInnen als leichter Weg präsentiert, um Geld dazuzuverdienen und frei über ihren Arbeitseinsatz zu entscheiden. In der Realität arbeiten viele Uber-FahrerInnen extrem lang und ihr Verdienst daraus ist oft ihre Haupteinkommensquelle. Uber FahrerInnen verdienen dieselben fundamentalen Rechte (bezahlter Urlaub, Bezahlung während der Krankheit, Kollektivlöhne etc.) wie in anderen Wirtschaftsbereichen. Daher müssen die geltenden Rechte durchgesetzt und – wenn nötig – weitere Regelungen geschaffen werden.

Warum will die Londoner Verkehrsbörde die Lizenz für Uber nicht verlängern?

Im September 2017 hat "Transport of London" (TfL) als zuständige Behörde den Antrag von Uber, seine Betriebsgenehmigung zu verlängern, abgewiesen. TfL äußerte Bedenken, dass Uber bei der Meldung von kriminellen Vergehen, Gesundheitsattesten und Hintergrundprüfungen seine unternehmerische Verantwortung nicht wahrgenommen hat. London steht neuen Technologien positiv gegenüber, erwartet aber auch von privaten Mietwagenfirmen, dass sie sich an die Regeln halten, um die Sicherheit der Fahrgäste zu

gewährleisten. Uber hat Einspruch gegen die Entscheidung eingelegt. Es laufen gerade Verhandlungen darüber, ob die Probleme vor einem Hearing im Dezember 2017 gelöst werden können.

Besteht Bedarf an EU-weiten Regeln für einen fairen Wettbewerb, die auch gute Arbeitsbedingungen und ein hohes Qualitäts- und Sicherheitsniveau für Passagiere sicherstellen?

Die Frage ist, ob die notwendige Regulierung und Kontrolle für die sich entwickelnde „Sharing“-Ökonomie mit der vorhandenen Gesetzgebung gewährleistet ist oder nicht. Die EU hatte bislang einen sehr laxen Zugang, aber aktuelle Themen wie Steuerflucht oder fehlende Arbeitnehmer – und Konsumentenrechte zeigen, dass diese Herangehensweise nicht funktioniert. Es muss eine Balance gefunden werden, die einerseits Innovation fördert und den Firmen Rechtssicherheit gibt, die aber andererseits auch die neuen Unternehmen vollinhaltlich in die Pflicht nimmt. Die kommende Entscheidung des EuGHs darüber, ob Uber ein Transportunternehmen oder eine Internetplattform ist, kann hilfreich sein.

Was würden sie anderen Städten oder Ländern mit ähnlichen Problemen empfehlen?

Da sich Online-Transport-Plattformen auch über Städte hinaus weiterentwickeln, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Behörden auf lokaler, nationaler und EU-Ebene sehr wichtig. Selbstverständlich gibt es lokal unterschiedliche Probleme, aber wir müssen sicherstellen, dass die Fahrgäste sicher, verlässlich und leistungsfähig befördert werden und dass die dort Beschäftigten und deren Arbeitsbedingungen geschützt werden.



*Lucy Anderson vertritt seit 2014 die Labour Party im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments. Sie ist Anwältin und Gewerkschaftsaktivistin und langjährige Stadtpolitikerin in London.

Für eine sozialverträgliche Mobilitätswende

Dieselskandal und Klimaschutzziele stellen die Zukunft der Verbrennungsmotoren in Frage. Kann die Elektromobilität die europäische Automobilindustrie retten und braucht es für eine echte Mobilitätswende mehr als das Vertrauen in Märkte und Technik? VON SYLVIA LEODOLTER *

Innovation

Chancen für Standort und Beschäftigung schaffen.

S. 14

Rechtsrahmen

Neue EU-Regeln für Autoindustrie gefordert.

S. 18

Spätestens seit dem Klimagipfel in Paris ist den meisten bewusst geworden, dass herkömmliche Verbrennungsmotoren im Verkehr – also mit Diesel und Benzin betriebene Fahrzeuge –, ein Ablaufdatum haben. Wann ein Ausstieg zu schaffen ist, bleibt nach wie vor offen. Es gibt allerdings rechtliche Rahmenbedingungen, die auch für Österreich gelten. Für den Verkehrssektor, der außerhalb des Emissionshandels mit fast 45 Prozent der bedeutendste Treibhausgasemittent in Österreich ist, wird eine Reduktion von 36 % bis 2030 von der EU vorgeschlagen. Dabei ist er insgesamt das Sorgenkind des Kli-

maschutzes: Zwischen 1990 und 2015 sind ausschließlich im Verkehr die CO₂-Emissionen weiter stark gewachsen. Ursache dafür ist vor allem der massive Zuwachs der Fahrleistung insbesondere im Straßengüterverkehr. Das wieder anziehende Wirtschaftswachstum lässt in den nächsten Jahren weitere Steigerungen der Verkehrsleistung befürchten.

Ambitionierte Ziele

Wie also kann eine Mobilitätswende erreicht werden? Wo liegen die Ansatzpunkte für eine Dekarbonisierung des Verkehrs?



* **Sylvia Leodolter** ist Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien.



Bei Alternativen zum motorisierten Verkehr sind innovative Lösungen gefragt.

Einige Staaten setzen sich weltweit bereits sehr ehrgeizige Ziele in Richtung Ausstieg aus der fossilen Mobilität. Norwegen will bis spätestens 2050 klimaneutral sein. Dazu sollen ab 2025 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden dürfen. Die meisten Elektroautos (rund 650.000) sind in China im Einsatz, das nicht nur ein CO₂-Problem hat, sondern dessen Bevölkerung massiv unter Smog und Abgasen leidet. Im Herbst 2017 verkündete China eine verpflichtende Quote für Elektroautos. Ab 2019 müssen große Autohersteller und -importeure mindestens 10 % Elektrofahrzeuge nachweisen, ab

2020 bereits 12%. Dies bringt auch die europäische Automobilindustrie in Bedrängnis, wenn sie den wichtigen chinesischen Markt bedienen will. Werden die Quoten nicht erfüllt, drohen Strafzahlungen. China ist mittlerweile zum größten Automarkt der Welt aufgestiegen und fördert die eigene Produktion erfolgreich: Zwei Drittel der im eigenen Land verkauften Elektroautos und Hybridfahrzeuge kommen aus chinesischen Firmen. Neben den USA, wo vor allem in Kalifornien der Markt boomt, hat der Anteil an alternativen Antrieben in Norwegen, den Niederlanden und Dänemark in den letzten Jahren ein →

KURZGEFASST

Wenn die CO₂-Emissionen des Verkehrs nur annähernd ihre Ziele erreichen sollen, dann muss es mehr Alternativen als das trendige Elektromobil geben. Besserer und vor allem mehr Öffentlicher Verkehr muss der Kern der Mobilitätswende sein. Damit aber nicht die Beschäftigten und KonsumentInnen allein die Kosten des Wandels bezahlen, muss er umfassend sozial gestaltet werden.

Positionspapier

Die deutsche IG Metall will „neue Abgasnormen als Chance nutzen“: www.igmetall.de/autoindustrie-und-klimaschutz-24170.htm

Schwerpunkt Mobilitätswende



Das Ende des fossilen Zeitalters rückt näher.

→ signifikantes Niveau erreicht. Dort unterstützt die Politik mit Förderungen, Infrastrukturausbau und rechtlichen Vorgaben den Vormarsch der E-Mobilität. In Österreich ist der Anteil der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen (inkl. Plug-In-Hybrid) im 3. Quartal 2017 auf knapp 2 % aller Neuzulassungen angestiegen. Auf unseren Straßen sind derzeit rund 17.000 Elektroautos (davon 13.300 rein elektrische) unterwegs – also etwa jedes 300ste Fahrzeug. Damit liegt Österreich zwar besser als Deutschland, aber weit entfernt von Norwegen, wo im Sommer 2017 erstmals mehr E-Autos zugelassen wurden als herkömmliche Pkw.

Die deutschen Autobauer und deren österreichische Partner drohen ihre Zukunft zu verschlafen. Nach der anfänglichen Ignorierung der Elektromobilität, der Verleugnung der Probleme rund um den Dieselskandal, wird auch in Deutschland klar, dass es nicht den Anschluss an die neuen Technologien und Märkte verlieren darf. Das gilt auch für die Gewerkschaften. Die deutsche IG

Metall, die fast 40 Prozent aller europäischen Beschäftigten in der Automobilindustrie vertritt, setzt darauf, neue Abgasnormen als Chance zu nutzen. Sie fordert nicht nur klare Rahmenbedingungen und eine aktive Gestaltung des Strukturwandels, sondern vor allem, dass dieser für die ArbeitnehmerInnen nicht zum Risiko werden darf. Auch für die österreichische Automobil(zuliefer)industrie und deren Beschäftigte geht es darum, sie bei der Suche nach Innovations- und Entwicklungsmöglichkeiten jenseits der fossilen Mobilität möglichst breit zu unterstützen. Dabei muss bedacht werden, dass der Anteil der Motoren- und Getriebehersteller in Österreich besonders groß ist. Der tiefgreifende Wandel, der hier bevorsteht, kann nur dann sozialverträglich gelingen, wenn die Beschäftigten und ihre Interessenvertretungen aktiv einbezogen werden. Dazu wären etwa

Transformationsbeiräte sinnvoll, die den Prozess begleiten, Alternativen für Unternehmen und ArbeitnehmerInnen entwickeln, konkrete Maßnahmen vorschlagen und deren Umsetzung vorantreiben. In diesen Beiräten, die die Politik auf regionaler und nationaler Ebene beraten, sollten BetriebsrätInnen, Gewerkschaften, UnternehmensvertreterInnen, ExpertInnen der gesetzlichen Interessenvertretungen und aus den zuständigen Behörden mitarbeiten.

Jene Länder, in denen die Politik klare Ziele und Rahmenbedingungen vorgibt, wollen ihren Unternehmen nicht zuletzt einen Wettbewerbsvorsprung verschaffen. Auch in Österreich sind möglichst früh festgelegte, klare Rahmenbedingungen für den Ausstieg aus der fossilen Mobilität notwendig, um Investitionssicherheit, Planbarkeit und Rechtssicherheit zu schaffen. Das Ziel, „bis 2030 eine weitreichende Zulassung von emissionsfreien Fahrzeugen zu ermöglichen“, wie es die Bundesländer im April 2017 formuliert haben, ist ein erster Schritt. Damit wird ein Neuzulassungsanteil von 100 % für emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge angestrebt, bis 2040 auch für Lkw und Busse. Diesem ersten Schritt sollten noch weitere folgen, die Innovationschancen befördern. Dass es dabei auch beim Bestandsschutz klare Vorgaben braucht, versteht sich von selbst. Autobesitzer müssen sich darauf verlas-

Mobilitätswende aktiv gestalten

- Massiver Ausbau des Öffentlichen Verkehrsangebotes
- Klare Ziele für eine sozialverträgliche Dekarbonisierung
- Verteilungswirkungen bei allen Maßnahmen berücksichtigen
- Transformationsbeiräte für den Strukturwandel mit Arbeitnehmerbeteiligung

Unser Standpunkt



Die Mobilitätswende erfordert eine Revolution im Öffentlichen Verkehrsangebot. Mit „a bisselr mehr“ ist es nicht getan.

sen können, dass und wie lange sie ihr Fahrzeug verwenden dürfen. Dies ist vor allem für jene wichtig, die auf den Pkw angewiesen sind und sich Alternativen oder einen Fahrzeugwechsel nicht einfach leisten können. Hier allein auf den Markt zu vertrauen, reicht mit Sicherheit nicht. Auch wenn es schon günstigere E-Autos gibt, ist eine breite Produktpalette wie bei herkömmlichen Fahrzeugen noch lange nicht erreicht. Auch die Automobilindustrie muss ihren Beitrag dazu leisten, dass E-Mobilität billiger wird, und den Kostenvorteil einer technisch weniger aufwändigen Produktion an die KundInnen weitergeben.

Öffentlicher Verkehr als Kernelement

Jenseits von E-Mobility und anderer Alternativen wie der Wasserstofftechnologie, für die eine systematische Strategie dringend notwendig wäre, darf man nicht übersehen, dass selbst mit ausschließlich emissionsfreien Neufahrzeugen ab 2030 die Klimaziele für den Verkehrssektor gerade einmal zur Hälfte erfüllt werden können. Ohne Verkehrsvermeidung, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch mehr Kostenwahrheit und strenge Kontrollen auf der Straße, einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes und einer Stärkung der Alltagsmobilität hin zu Radfahren und Zufußgehen gibt es keine Mobilitätswende. Für einen sozialverträglichen Wandel muss der Öffentliche Verkehr im Sinne der Daseinsvorsorge der zentrale Ansatzpunkt sein. Es muss gelingen, einerseits allen Menschen flächendeckend leistbare und attraktive Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen und andererseits gleichzeitig dafür zu sorgen, dass dies nicht zu Lasten der Arbeitsbedingungen

und Arbeitsplätze der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft geht. Dieses Ziel muss die Politik auf allen Ebenen mindestens ebenso ambitioniert verfolgen wie die Förderung der Innovationsfähigkeit der Automobilindustrie.

Die soziale Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs hängt auch davon ab, welche und wie viele Beschäftigungschancen der öffentliche Verkehr eröffnet. Insgesamt arbeiten derzeit rund 90.000 Menschen im ÖV-Sektor. Gemeinsam mit den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sichert der Öffentliche Verkehr rund 170.000 Arbeitsplätze. Problematisch ist jedoch der steigende Druck auf Arbeitsbedingungen und Löhne, der vor allem aus der Liberalisierung des Verkehrssektors resultiert. Seit der Pflicht zu wettbewerblichen Ausschreibungen im öffentlichen Busverkehr ist klar erkennbar, dass der Wettbewerb fast nur über Lohnkosten und verschlechterte Arbeitsbedingungen geführt wird. Die Bemühungen der Gewerkschaften und der AK zur Verankerung verpflichtender Sozialkriterien bei Ausschreibungen oder zu einer fai-

ren Regelung des Personalübergangs waren bisher von wenig Erfolg gekrönt. Die Besteller des öffentlichen Verkehrs – vor allem die Länder – setzen auf Kostenreduktion. Im Schienenverkehr ist rechtlich die Direktvergabe, im Bereich der städtischen Verkehrsunternehmen die In-House-Vergabe möglich. Allerdings steigt auch in diesem Sektor, in dem die meisten Beschäftigten tätig sind, der politische Druck in Richtung wettbewerblicher Ausschreibungen bzw. in Richtung schlechtere Arbeitsbedingungen und Arbeitsplatzabbau.

Verteilungswirkungen beachten

Egal ob es um die Transformation der Automobilindustrie, die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte oder die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs geht, die Mobilitätswende kann nur dann ein Erfolgsmodell werden, wenn verteilungspolitisch unerwünschte Belastungen vermieden werden und Alternativen langfristig planbar und für alle leistbar sind.

Jeder Schritt in Richtung Dekarbonisierung ist daher vorab auf seine Verteilungswirkungen zu untersuchen und durch entsprechende Maßnahmen so zu gestalten, dass negative Effekte verhindert oder kompensiert werden. □

ÖKOLOGISCHE UND TECHNISCHE ASPEKTE

GRENZEN DER ELEKTROMOBILITÄT

Beim Flächenverbrauch sind E-Autos ohne Änderung des Mobilitätsverhaltens genauso problematisch wie herkömmliche. Beim Lärm bringen sie wegen des Rollgeräuschs wenig Entlastung. Im Hinblick auf die CO₂-Bilanz müssen die vorgelagerten Emissionen aus der Stromproduktion berücksichtigt werden. Eine Lebenszyklusanalyse von Elektro-Autos zeigt, dass die indirekten Emissionen der Energiebereitstellung und der Akkuerzeugung die CO₂-Bilanz deutlich verschlechtern. Beim österreichischen Strommix verringert sich deren Klimabelastung laut UBA gegenüber Benzin- und Dieselfahrzeugen (Euro 6) nur etwa um die

Hälfte. Punkten können sie bei der Energieeffizienz durch den erhöhten Wirkungsgrad der E-Motoren. Ein entscheidendes Problem ist jedoch die Batterieerzeugung. Zwar gibt es an sich genügend Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt, aber der Abbau erfolgt oft in politisch und sozial instabilen Ländern. Die Herstellung der für die Magneten im E-Motor wichtigen Seltenerdoxide erfolgt derzeit zu über 90% in China. Neue wirtschaftliche und politische Abhängigkeiten drohen. Daher müssen neben umfassenden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und –verlagerung auch Alternativen wie die Wasserstofftechnologie forciert werden.

Nachhaltiger Verkehr ist gut für jeden Standort

Die Pariser Klimaziele und wirtschaftliche Treiber erfordern gemeinsames, dialogorientiertes und proaktives Handeln, damit die Chancen der Mobilitätswende für Beschäftigung und Wirtschaftsstandort Nutzen bringen.

VON HENRIETTE SPYRA UND STEFAN KRASE *

KURZGEFASST

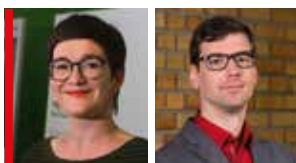
Die Erreichung der Energie- und Klimaziele und die Erhaltung eines wettbewerbsfähigen und lebenswerten Standorts bergen besonders für den Mobilitätssektor große Herausforderungen. Die beiden AutorInnen Henriette Spyra und Stefan Krase aus der Stabstelle Mobilitätswende & Dekarbonisierung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erklären die Ziele und warum Transformation nur gemeinsam gelingen kann.

Für die Zukunft des Standorts Österreich ist die Gewährleistung des Mobilitätsbedarfs von Menschen und Gütern unerlässlich. Österreich und die EU haben sich mit dem Pariser Klimavertrag von 2015 und dem folgenden Regierungsbeschluss zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf unter 2 °C bekannt. Dieser politische Beschluss spiegelt sich bereits innerhalb der EU-Gesetzgebung wider und ist eine gesetzlich verankerte Verpflichtung für zukünftiges Handeln. Die Einhaltung der Zusagen ist eine große Herausforderung: Es gilt, Österreichs Mobilitätssystem Paris-kompatibel zu gestalten und Investitionssicherheit für Unternehmen sowie Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich zu garantieren. Der überwiegende Teil der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich ist auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Daher ist hier der Übergang zu einem post-fossilen Verkehrssystem gemäß dem Dreiklang „Vermeiden-Verlagern-Verbessern“ besonders wichtig. Gerade in der Antriebsverbesserung wird an alter-

nativen Antrieben gearbeitet. Österreich ist führend bei den Neuzulassungen in der EU bei rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Bis 2050 auf fossile Kraftstoffe verzichten

Gemäß Lastenteilungsvorschlag der EU Kommission bedeuten die bereits für Österreich vorliegenden europäischen Energie- und Klimaziele für den Sektor Verkehr voraussichtlich, schon bis 2030 die Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) bezogen auf 2005 um 36% (das entspricht 6,4 Mio. t CO₂) zu verringern. Zur Verdeutlichung: Bereits bis 2030 muss also der Verbrauch von fossilen Kraftstoffen in Österreich um ein Viertel reduziert werden, bei gleichzeitig prognostizierter steigender Verkehrsleistung. Zur Erfüllung des Pariser Klimavertrags muss unser Verkehrssektor bis 2050 CO₂-neutral, auf den Einsatz fossiler Kraftstoffe beinahe gänzlich verzichten, und dabei sozial, effizient und sicher sein. →



* **Henriette Spyra und Stefan Krase** sind in der Stabstelle Mobilitätswende und Dekarbonisierung im Generalsekretariat des bmvit beschäftigt. Technologische Schwerpunktthemen der Stabstelle sind E-Mobilität und automatisiertes Fahren. Klares Ziel ist es, Energie- und Klimaziele für einen wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssektor zu erreichen.



Strukturwandel als Motor für Beschäftigung nutzen.

ZUKUNFTSVISIONEN

NEUE HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN FÜR ÖSTERREICHS AUTOMOBILINDUSTRIE

Die Dekarbonisierung des Verkehrssystems stellt die österreichische Automobil(zuliefer)industrie vor neue Herausforderungen – aber auch Chancen. Emissionsfreie Antriebsstränge, Digitalisierung, sowie die Veränderungen im Mobilitätsverhalten lassen neue Wertschöpfungsketten entstehen und rücken dabei neue Technologien und Produkte ins Zentrum. Diese Entwicklungen werfen viele wichtige Fragen auf: Welche Folgen bringt dies für Beschäftigte und Industrie mit sich? Wie kann diesen Herausforderungen begegnet werden? Welche Strategien können der Branche und den Beschäftigten dabei helfen?

Die Automobil(zuliefer)industrie ist eine der wichtigsten Industriesektoren Österreichs. Knapp 70.000 Beschäftigte arbeiten in der automotiven Produktion daran, dass die heimische Industrie zu den globalen Technologieführern bei Kraftstoffmotoren

und Getrieben zählt. 2,2 Millionen jährlich hergestellte Motoren und Getriebe liefern über 40% der Wertschöpfung innerhalb des Sektors. Langfristig werden diese Stückzahlen nicht haltbar sein und negative Beschäftigungseffekte inklusive einhergehenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen drohen aufzutreten.

Modernisierungsstrategien sind gefragt, um die Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale auch in Zukunft absichern zu können. Dabei kann in Österreich neben der Expertise im Motoren- und Getriebebau, auf eine hohe Forschungs- und Entwicklungsquote, sowie starke Innovationskraft

und hochqualifizierte Fachkräfte aufgebaut werden.

Die jüngsten Ereignisse in der Automobilbranche haben gezeigt, dass die notwendigen Veränderungen sich nicht von alleine einstellen. Ein aktives Zusammenspiel von Politik und Industrie ist gefragt. Die Politik muss daher für klare Rahmenbedingungen sorgen. Das Einhalten von Umwelt- und Klimazielen, die Bereitstellung zukunftsorientierter Verkehrsinfrastruktur sowie gezielte Anreiz- und Fördersysteme sind nicht nur wichtige Schritte zur Dekarbonisierung des Verkehrs, sondern schaffen auch Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen. Investitionen müssen dabei nicht nur in Zukunftstechnologien und Produktionsanlagen fließen, sondern auch in die Weiterbildung der Beschäftigten. Nur so können die Chancen des Strukturwandels auch genutzt werden.

Um den nachhaltigen Strukturwandel in der Automobilindustrie zu schaffen, ist es notwendig, umwelt-, industrie- und beschäftigungspolitische Ziele gemeinsam zu denken.

***Josef Moussa** ist Politologe und Unternehmensberater in Wien. Er forscht und arbeitet u.a. zu den Themen Industriepolitik und Automobilindustrie.

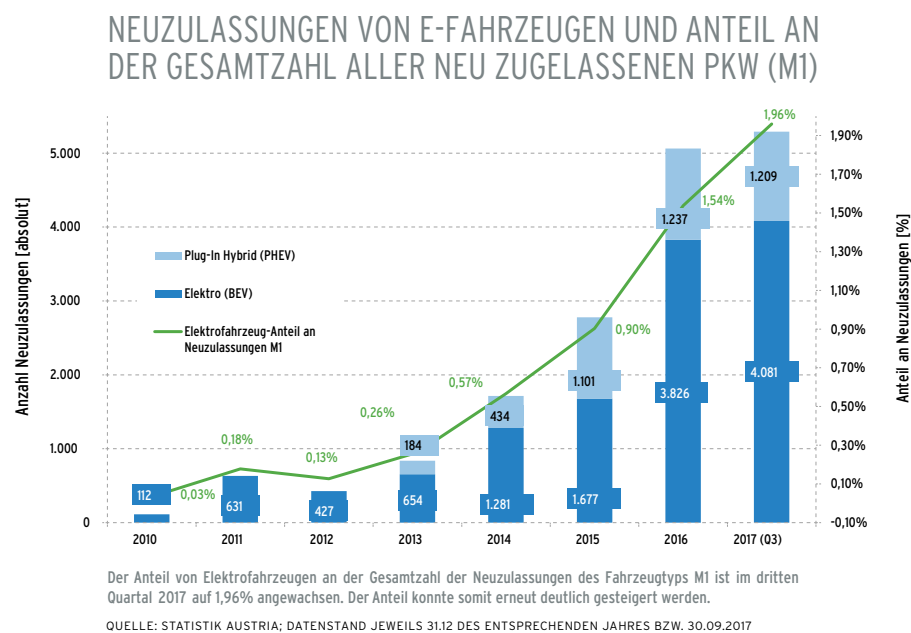


Schwerpunkt Mobilitätswende

→ Um die EU-weiten Zielsetzungen in Österreich zu verankern, wurde Ende 2016 ein gemeinsam von bmvit, BMWFW und BMLFUW mit den Bundesländern sowie Städte- und Gemeindebund erarbeiteter "Nationaler Strategierahmen saubere Energie im Verkehr" durch den österreichischen Ministerrat auf den Weg gebracht. Darin sind einerseits zahlreiche Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen für den Einsatz alternativer Kraftstoffe, speziell der E-Mobilität, aufgelistet. Des Weiteren fußen darauf Beschlüsse wie jener der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz im April 2017, die Rahmenbedingungen für Niedrigst- und Nullemissionsfahrzeugen derart zu verbessern, dass diese einen maßgeblichen Anteil der Neuzulassungen bis 2030 erreichen können.

Wertschöpfung und Beschäftigung

In Österreich arbeiten aktuell rund 32.000 Personen direkt in der Herstellung von Kraftwagen und -teilen. Insgesamt sorgt die Fahrzeug(zuliefer)industrie für direkte Beschäftigung von rund 73.600 Personen und weiteren rund



120.000 Personen indirekt, in verbundenen Unternehmen. In der Fertigung von Diesel- und Otto-Motoren sind rund 13.200 Personen tätig. Wahrscheinlich ist, dass die von den Sozialpartnern in einem aktuellen Papier als nötig benannte „Konversion der traditionellen Autozulieferindustrie“ nicht bei allen Betrieben reibungslos verlaufen wird. Einige Arbeitsplätze besonders in der Herstellung von Motoren könnten wegfallen. Wie sich die Umstellung auf nachhaltigere Mobilität jedoch konkret auswirkt, liegt noch in unserer Hand. Wissenschaftliche Studien legen nahe, dass wegfallende Arbeitsplätze kompensiert und dabei sogar neue Arbeitsplätze hinzugewonnen werden können. So geht die Studie „E-MAPP: E-Mobility and the Austrian Production Potential“ davon aus, dass in der österreichischen Automobilbranche durch E-Mobilität 33.900 neue Arbeits-

plätze und eine zusätzliche Wertschöpfung von rund 3,1 Mrd. Euro generiert werden können. Ähnlich schätzen dies die Europäische Vereinigung der Autoteilezulieferindustrie und der Europäische Branchenverband der Energieversorger ein. Sie verorten in der Wende zur E-Mobilität unter anderem mehr regionale Wertschöpfung. Dies folgt aus der regionalen Bereitstellung von Energie für Mobilität und einem Zuwachs an arbeitsintensiven Tätigkeiten. Die höhere inländische Wertschöpfung ergibt sich aus der höheren inländischen Produktion und einer verringerten Abhängigkeit von erdöl exportierenden Ländern. Zudem werden der Bau neuer Infrastrukturen und die Erschließung neuer Dienstleistungsbereiche notwendig. Dabei könnten laut EU-Prognose bis 2030 zwischen 660.000 und 1.1 Mio. zusätzliche Arbeitsplätze in der EU entstehen. (Lesen Sie dazu die Spalte rechts auf Seite 17)

In Anbetracht der herausfordernden Zielsetzungen für unser Mobilitätssystem und internationaler Entwicklungen, wie der E-Autoquote Chinas ab 2019, Verbote von Verbrennern in EU-Mitgliedstaaten bzw. einzelnen Städten, erfordert der Übergang zu einem post-fossilen Verkehrssystem ein gemeinsames Vorgehen, um den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken und dabei ein nachhalti-

OECD-STUDIE ALS ZUKUNFTSWEISENDER LEITFADEN

Wesentlich ist, den wirtschaftlichen und ökologischen Wandel möglichst proaktiv zu gestalten, um mögliche Schwachpunkte zu beseitigen, den Wandel von Industriestrukturen voranzutreiben und die Erschließung neuer Geschäftsmodelle zu forcieren.



Nur dann können aufkommende Potenziale genutzt werden. Die kürzlich erschienene OECD-Studie „Investing in Climate, Investing in Growth“ legt dar: proaktive Länder, die in eine klimakonsistente Infrastruktur investieren, haben langfristige Wettbewerbsvorteile.

ges, leistbares und sicheres Verkehrssystem zu gewährleisten. Dementsprechend hat das bmvit am 26. September 2017 einen integrativen Prozess zur Entwicklung eines „Aktionsplans Sauberer Verkehr – Mobilitätswende 2030“ gestartet.

Der Aktionsplan soll bis Ende 2018 eine Entscheidungsgrundlage für politische VerantwortungsträgerInnen bieten. Dabei wird durch einen Sachstandsbericht Mobilität eine gemeinsame faktenbasierte Datengrundlage hinsichtlich des Status-quo (Infrastruktur, Regulatorisches Umfeld etc.) und damit der Ausgangspunkt für die Evaluierung möglicher Handlungsalternativen zur Erreichung der Energie- und Klimaziele geschaffen. Innerhalb des Berichts werden mögliche Lücken zur Zielerreichung identifiziert und quantifiziert. Dementsprechend werden die Ergebnisse ermöglichen, individuelle Zielpfade darzustellen und im Hinblick auf Kosten, Mittelaufbringung, Akzeptanz, Zeithorizont, Emissionseinsparpotential, Zuständigkeit, makroökonomische (soziale) Auswirkungen, Wettbewerbsfähigkeit, Synergien und Wechselwirkungen zu bewerten. Die konkreten Vorschläge zur Zielerreichung sollen dabei im Sinne breiter Akzeptanz und Transparenz durch die Einbindung wichtiger Interessensgruppen entwickelt werden und gehen über den in diesem Artikel im Fokus stehenden Fahrzeugbereich wesentlich hinaus. Dabei werden ExpertInnen aus NGOs, Sozialpartnern, Städten und Gemeinden sowie VertreterInnen der Länder und weiterer betroffener Ministerien zur Teilnahme eingeladen.

Klar ist, dass ein Antriebsersatz im Straßenverkehr noch lange keine „Mobilitätswende“ darstellt. Ein verbessertes ÖV-System, mehr Fuß- und Radverkehr, bessere Angebote im ländlichen Raum, die Nutzung neuer Möglichkeiten durch Mobility-as-a-Service Modelle oder ein Umdenken in der Raumplanung sind Beispiele, die jeweils viele ambitionierte Maßnahmen erfordern und Chancen für gesunde Mobilität und Arbeitsplätze bieten. Die Transformation kann nur im Miteinander und im gemeinsamen Ausloten des Möglichen gelingen. □

Wir brauchen faktenbasierte Entscheidungsgrundlagen, daher wird vom bmvit ein Sachstandsbericht Mobilität vorgelegt.



www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/strategierahmen.pdf

Nationaler Strategierahmen Saubere Energie im Verkehr von bmvit, BMLFUW, BMWFW, Ländern und Kommunen mit dem Ziel eines weitgehend CO₂-neutralen Verkehrssektors in Österreich im Jahr 2050 und der signifikanten Verringerung des Diesel- und Benzinverbrauchs.



MAN GEHT 2021 MIT E-LKW IN SERIE

AKTIVES GESTALTEN AUF ALLEN SEITEN NÖTIG

Alle aktuellen Studien legen nahe, dass die positiven Effekte auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt nur bei einer aktiven Vorgehensweise der Politik und der Unternehmen realisiert werden können. Innovative Unternehmen sind sich dessen bewusst und richten sich bereits auf einen bevorstehenden Wandel der Branche ein. Im BMW Motorenwerk in Steyr konzentriert man sich zunehmend auf die Fertigung neuer Antriebskonzepte und Teile für E-Fahrzeuge. Auch der Lkw-Hersteller MAN, ebenfalls in Steyr, stieg bereits in die Produktion von E-Lastkraftwagen ein. 2017 befinden sich neun Fahrzeuge u. a. von großen Handelsketten im innerstädtischen Bereich im Test, ab Ende 2018 sollen bis zu 250 Fahrzeuge interessierten Kunden angeboten werden. Ende 2019 will MAN zudem mit einem vollelektrischen Stadtbus und Anfang 2021 dann mit dem E-LKW in Serie gehen. Von neuen Antriebskonzepten profitiert auch Magna Steyr in Graz. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach BMW-Hybridmodellen erfährt der Standort eine sehr positive Entwicklung der Auftragslage. Zurzeit bereitet man sich auf die Aufnahme von 3.000 zusätzlichen MitarbeiterInnen vor. Aber nicht nur im klassischen Fahrzeugbau sondern auch bei der Entwicklung und Fertigung der Batteriepakete gibt es bereits erfolgreiche branchenweite Vorreiter. So konnte das Familienunternehmen Kreisel Electrics im Mühlviertel bereits 70 Arbeitsplätze schaffen und wird bis Ende 2018 weitere 130 Mitarbeiter aufnehmen und dabei Investitionen im zweistelligen Millionenbereich tätigen.

Neuer rechtlicher Rahmen für Europas Autoindustrie

Unsere Stadtluft ist zu dreckig und macht krank. Der von der EU 2010 zum Gesundheitsschutz eingeführte Luftschadstoffgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) wird an 60 Prozent der Messstellen in Deutschland überschritten. VON DOROTHEE SAAR *

KURZGEFASST

Der Abgasskandal hat deutlich vor Augen geführt, dass die Festsetzung von Grenzwerten allein nicht ausreicht, um auch deren Einhaltung sicherzustellen. Die Vorgaben nur auf dem Papier und im Labor zu erfüllen und die Verwendung von Software um diese Werte (eben nur im Labor einzuhalten) kann nicht die Lösung sein. In Deutschland sterben jährlich nach Angaben der EU 12.860 Menschen vorzeitig aufgrund zu hoher NO₂ Werte.

Auch andere europäische Länder, insbesondere die mit einem hohen Anteil an Diesel-Pkw in ihren Fahrzeugflotten, haben ähnliche Probleme wie Deutschland. Denn Ursache für die hohen Werte sind vor allem die Stickoxid-Abgase von Diesel-Pkw. Dass Stickoxidemissionen aus dem Straßenverkehr ein Problem sind, ist seit langem bekannt. Um die Bevölkerung besser zu schützen und die Standards für die Luftgüte einhalten zu können, wurden auch die Abgasvorschriften für Pkw in den vergangenen Jahren schrittweise verschärft. Zwar hat man dabei, das Gebot der Technologieneutralität in der Gesetzgebung außer Acht lassend, dem Diesel gegenüber dem Benzin einen Bonus eingeräumt – Diesel-Grenzwert: 80mg NO_x/km; Benzin-Grenzwert: 60 mg – doch auch diese Vorgabe erfordert eine aufwändige und anspruchsvolle Abgasreinigung. Nur so kann die im Gesetz formulierte Anforderung, die „Grenzwerte im normalen Gebrauch der Fahrzeuge“ einzuhalten, erfüllt werden.

Der Abgasskandal spricht Bände. Fahrzeuge aller Hersteller erfüllen die Vorgaben auf dem Papier und im Labor – sonst könnten sie nicht zugelassen werden. Aber ebenso finden sich in Fahrzeugen aller Hersteller sogenannte Abschaltvorrichtungen – eine Software, die dafür sorgt, dass die Abgasreinigung eben nur dort – im Labor – funktioniert, nicht auf der Straße, nicht beim normalen Gebrauch. Das ist schlichtweg illegal.

Kein funktionierendes System

Zwei Jahre lang wurde dazu viel diskutiert und untersucht, die Überarbeitung relevanter Gesetzgebung auf den Weg gebracht, zusätzliche Messverfahren im Rahmen der Zulassung etabliert. Doch wirklich geändert hat das bislang nichts. Nach wie vor kommen Neufahrzeuge auf den Markt, die im realen Betrieb NO_x-Emissionen aufweisen, die weit über dem Grenzwert liegen. Ein funktionierendes Konzept, das eine Abgasminderung der Be-



*Dorothee Saar ist Leiterin für Verkehr und Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH)



Die Deutsche Umwelthilfe testet Fahrzeuge direkt auf der Straße.

„ Wenn wir bis 2050 erneuerbar unterwegs sein wollen, dürfen ab 2035 keine Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden

standsflotte erreichen könnte – Fehlanzeige. Ein Schutz der Verbraucher, die mit Wertverlust und drohenden Fahrverboten konfrontiert sind, obwohl sie ein Fahrzeug kauften, das ihnen als sparsam und sauber angepriesen wurde, ist nicht gegeben.

Obwohl die Abgasvorschriften in ihrer Systematik in den USA nahezu identisch sind mit denen in Europa, haben wir also hier, im Vergleich zu den USA, noch nicht viel gekonnt. Nach wie vor weigern sich die Behörden, die Praxis der Hersteller als illegal zu bezeichnen. Einer Änderung der Genehmigungs- und Prüfverfahren auf EU Ebene zur Vermeidung dieser betrügerischen Aktivitäten stellt man sich in den Weg. Das „Nationale Forum Diesel“ in Deutschland, einberufen von der Bundeskanzlerin angesichts drohender

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in ganz Deutschland, sollte Lösungen bringen, die für saubere Luft sorgen. Doch auch hier: Fehlanzeige. Die beschlossenen „Software-Updates“ werden die NO₂-Belastung maximal um zwei Prozent verringern. Die angekündigten Mobilitätsfonds für die Kommunen sind eher für die Optimierung von Ampelschaltungen vorgesehen denn für effiziente Maßnahmen wie die Nachrüstung von Bussen des öffentlichen Verkehrs mit wirksamer Abgasreinigung.

Vorbild-Beispiel: USA

Was wäre also erforderlich? Das Beispiel USA zeigt, wie wichtig es ist, eine Kontrollbehörde zu haben, die auf die Einhaltung umweltrelevanter Vorgaben achtet. Diese Behörde prüft Fahrzeuge

„von der Straße“. Sollte sich herausstellen, dass Verbrauch oder Abgase deutlich über dem liegen, was Hersteller angeben oder der Gesetzgeber vorschreibt, droht in der Konsequenz eine empfindliche Geldstrafe. Dabei gehen die US Behörden gegen Unternehmen aus dem eigenen Land nicht anders vor als gegen ausländische Hersteller.

Entscheidend sind, das haben die vergangenen zwei Jahre gezeigt, die Emissionen beim Gebrauch der Fahrzeuge auf der Straße. Zwar hat die EU nun auch im Rahmen der Zulassungsverfahren ergänzend zu Labormessungen Tests im realen Betrieb vorgesehen, doch auch dann bedarf es einer unabhängigen Kontrolle im Nachgang – auch diese Messungen könnten nämlich manipuliert werden.

Jeder muss Kontrollmessungen nachvollziehen können

Die Ergebnisse solcher Kontrollmessungen müssen veröffentlicht werden, ebenso die Daten, die für diese Messungen erforderlich sind. Derzeit verstecken sich Behörden und Hersteller hinter der Ausrede, Daten wie der Rollwiderstand eines Fahrzeuges seien geheim und müssten es bleiben – in den USA finden sich die Angaben auf den Webseiten der einzelnen Modelle. Da es sich bei diesen Daten um wichtige Informationen mit konkretem Bezug zu unserer aller Gesundheit handelt, dürfen hier keine falschen Zugeständnisse gemacht werden.

Auch für Verbraucher müssen sich die rechtlichen Bedingungen ändern. Eine Musterfeststellungsklage könnte es etwa Verbraucherschutzorganisationen erlauben, stellvertretend Interessen der Verbraucher vor Gericht zu vertreten. Die aus solchen →

Öffentlichkeit mobilisieren

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat es sich zum Ziel gesetzt, unbequeme Wahrheiten und Missstände aufzuzeigen. www.duh.de

Schwerpunkt Mobilitätswende

→ Verfahren hervorgehenden Urteile gelten dann für alle Betroffenen. Das entlastet auch die Gerichte. In einigen europäischen Ländern ist das schon möglich, in Deutschland bislang nicht. Der deutsche Justizminister hatte einen Entwurf eines solchen Gesetzes Wochen vor der Bundestagswahl vorgelegt. Seither liegt das Papier in einer Schublade im Kanzleramt. Eine der vielen wichtigen Aufgaben also, der sich die neue Regierung stellen muss. Auch auf europäischer Ebene wären Vorgaben hilfreich, die den Mitgliedstaaten zur Einführung entsprechender Regulierungen einen Rahmen geben.

Der gesamte Sektor steht nicht nur vor dem Hintergrund des Abgasskandals unter Druck, sondern auch mit Blick auf die Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens.



Der Abgasskandal belastet Fahrzeugbesitzer mehr als die Konzerne.

Renditen in den Hintergrund stellen

Dafür ist eine Dekarbonisierung des Pkw Sektors erforderlich. Wenn wir bis zum Jahr 2050 mit erneuerbarer Energie unterwegs sein wollen, dann dürfen ab 2035 keine Verbrenner mehr zusätzlich auf den Markt kommen. Das ist kein politisches Datum, sondern ein faktisches. Es stellt sich aber die Frage, ob die Branche sich dessen bewusst ist. Der aktuell vorliegende Vorschlag

der EU Kommission, den für das Jahr 2021 definierten Flottengrenzwert für CO₂ um nur 30% bis 2030 zu reduzieren und auf eine verbindliche Quote für Nullemissionsfahrzeuge zu verzichten, trägt die Handschrift einer Branche, die vielmehr ein „Weiter so“ im Blick hat. Deren Ziel: Wachsende Renditen aus dem Verkauf schwerer und klimaschädlicher Geländewagen, die als geeignetes Vehikel für den Stadtverkehr beworben werden. □

DEUTSCHE UMWELTHILFE

ABGASMESSUNGEN IM REALBETRIEB AUF DER STRASSE

Das Emissions-Kontroll Institut (EKI) ist eine Einrichtung der Deutschen Umwelthilfe. Ziel des EKI ist es aufzuzeigen, welche Schadstoffe die Luftqualität in welchem Ausmaß beeinträchtigen und wo sie dies tun.

Die DUH führt seit Mai 2016 selbst Messungen mit mobilen Geräten (Portable Emission Measurement System, kurz PEMS) an Pkw im realen Fahrbetrieb durch. Dabei untersucht sie den Ausstoß an Stickoxiden (NO_x) und Kohlenstoffdioxid (CO₂). Ziel der Messungen ist es herauszufinden, ob die Fahrzeuge

wie vorgeschrieben auch unter normalen Fahrbedingungen (also nicht im Labor) die Abgasvorschriften einhalten. Die DUH verwendet die Geräte Semtech NO_x und Semtech FEM des Herstellers Sensors.



Für die weitere Entwicklung des Sektors scheint daher umso dringlicher, rechtliche Rahmenbedingungen klar und ambitioniert zu setzen und deren Einhaltung sicherzustellen, um dem Produkt Auto auch aus europäischer Herstellung eine Zukunft zu sichern.

DEKARBONISIERUNG DES PKW

Was sind die Baustellen in der EU?

Die großen CO₂-Emissionsziele für 2030 und 2050 sind bereits abgesteckt. Nun müssen im Detail die technischen Regelungen auf EU-Ebene für den Pkw erarbeitet und beschlossen werden. Was steht an und welche Instrumente stehen zur Verfügung?

Mit dem Mobilitätspaket im April 2017 hat die Kommission Vorschläge zur Bemautung vorgelegt. Demnach sollen EU-Mitgliedsstaaten bis spätestens 2028 Pkw nur mehr fahrleistungsabhängig auf Autobahnen bemauten dürfen und die wenig verursachergerechten Zeitmauten („Vignetten“) verschwinden.

Mit dem „Paket für saubere Mobilität“ wurden im November 2017 die CO₂-Vorgaben für die Autohersteller bei Pkw und kleinen Lieferfahrzeugen vorgestellt. Demnach sollen Pkw-Hersteller ihren Treibstoffverbrauch bis 2030 im Durchschnitt um 30 Prozent (Berechnungsbasis: 2021) senken. Obwohl die Hersteller schon einmal die vorgegebenen CO₂-Vorgaben durch fragwürdige Praktiken am Prüfstand bei der Typenzulassung unterlaufen haben, will die Kommission aber weiterhin nicht auf reale CO₂-Fahrbedingungen abstellen.

Ein Richtlinienvorschlag über die Förderung sauberer Fahrzeuge soll dafür sorgen, dass die öffentliche Hand spätestens ab 2025 bei der Beschaffung eine Quote von mindestens 35% einhält und somit die Nachfrage nach Autos mit Elektroantrieb ankurbelt.

Ein EU-Aktionsplan für eine Infrastruktur zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen soll dafür sorgen, dass Pkw-Benutzern eine zufriedenstellende Reichweite gesichert ist. Eine Batterieinitiative soll aus industriepolitischer Sicht dazu beitragen, dass strategisch wichtige Komponenten in der EU entwickelt und hergestellt werden. Die skizzierten Vorschläge der Kommission sind aber im wahrsten Sinn des Wortes nur „Vorschläge“, die vom Europäischen Gesetzgeber, also Rat und Parlament, abgeändert werden können. **FG**

INTERVIEW MIT PRO-GE BUNDESVORSITZENDEN RAINER WIMMER

ZUKUNFTSCHANCE DEKARBONISIERUNG?

Die klimapolitischen Ziele erfordern im Verkehrsbereich zumindest mittelfristig eine Mobilitätswende weg von fossilen Treibstoffen. Dies bedeutet einen tiefgreifenden Wandel auch für den Automobilssektor und dessen Beschäftigte. **Rainer Wimmer**, Vorsitzender der Gewerkschaft PRO-GE, geht darauf ein, wie dieser Wandel aus Sicht der Beschäftigten gestaltet werden muss.

In welchen Bereichen liegen die größten Herausforderungen für die Beschäftigten?

Wimmer: Der technologische Wandel wird die größte Herausforderung. Wie beim Prozess „Industrie 4.0“ kommen der Bildung und der Weiterqualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter enorme Bedeutung zu. Schließlich wird davon zu einem großen Teil die Innovationskraft der heimischen Fahrzeugindustrie abhängen und in letzter Konsequenz auch die Wettbewerbsfähigkeit und die Arbeitsplatzsicherheit.

Wo liegen für die österreichische Automobilindustrie Chancen?

Wimmer: Wir müssen weiter bei Forschung und Entwicklung ansetzen. Nur so kann die österreichische Fahrzeug- und automobiler Zulieferindustrie im internationalen Wettbewerb bestehen. Denn dieser globale Transformationsprozess wird sehr tiefgreifend: Nicht nur werden andere Antriebstechnologien die Bedeutung von fossilen Treibstoffen zurückdrängen. Es geht auch um digital vernetzte Produktionsabläufe oder um boomende Zukunftstechnologien wie Sensorik. Wer hier die Nase vorne hat, wird auch in Zukunft erfolgreich sein.

Welche Rahmenbedingungen sind für die Gewerkschaft für einen

Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen wichtig?

Wimmer: Es braucht einen Ausgleich der verschiedenen Interessen, nur das sichert den künftigen Erfolg. Das sind zum einen Umwelt- und Klimaschutz: Niemand will zum Beispiel unter einer Smoglocke leben oder seine Kinder täglich erhöhten Feinstaubwerten aussetzen. Zum anderen geht es um leistbare Mobilität für PendlerInnen und vor allem um sichere und gut bezahlte Industriearbeitsplätze in Europa. Den Gewerkschaften geht es bei neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen vor allem um Nachhaltigkeit und Nachvollziehbarkeit.

Wie sollen Gewerkschaften und Beschäftigte in den Transformationsprozess eingebunden werden?

Wimmer: Durch Einbindung der Sozialpartner bei der Ausrichtung der Verkehrs-, Industrie- und Energiepolitik sowie durch gesicherte Mitbestimmung der Beschäftigten im Betrieb. Den Betriebsrätinnen und Betriebsräten kommt hier eine besonders wichtige Rolle zu, denn auch bei rasanten technologischen Veränderungen hat bei neuen kollektivvertraglichen Regelungen, bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen und Produktionsprozessen die Qualität der Mitbestimmung absoluten Vorrang.

Die **PRO-GE** ist mit rund 230.000 Mitgliedern die größte ArbeiterInnengewerkschaft in Österreich und verhandelt jährlich rund 140 Kollektiv- und Lohnverträge für 400.000 Beschäftigte. Etwa 8.000 Betriebsrätinnen und 900 JugendvertrauensrätInnen bilden das Rückgrat der Gewerkschaft. Die PRO-GE ist gemeinsam mit der Arbeiterkammer auch Mitbegründerin der Plattform Industrie 4.0, um den Umstieg Österreichs auf die digitalisierte und automatisierte Arbeitswelt zu unterstützen. Mehr Infos dazu gibt es unter plattformindustrie40.at



***Rainer Wimmer** ist Bundesvorsitzender der Produktionsgewerkschaft (PRO-GE).

AustroCel Hallein - Zellstoffproduzent und Umweltpreisträger. Noch Ende der 80er Jahre hätte niemand die Zellstoffindustrie mit einem Umweltpreis in Verbindung gebracht. Papier- und Zellstoffindustrie waren ein Brennpunkt in der Umweltdiskussion. Der Standort Hallein ist aus Umweltsicht eine Erfolgsgeschichte. VON EDGAR ATZMANSTORFER *

Salzburger Zellstoffherzeuger auf Umweltkurs

KURZGEFASST

Vor 30 Jahren galt die Zellstoffindustrie als einer der zentralen Verschmutzer österreichischer Flüsse. Begonnen in den 70er Jahren war die erfolgreiche Sanierung der Zellstoffindustrie ein zum Teil konfliktbeladener Prozess der sich über Jahrzehnte zog.

Im Jahr 2017 wurde das Unternehmen als Gesamtsieger des Energy Globe Award Austria für das Projekt „Öko-Energie für Salzburg aus Nebenströmen der Zellstoffproduktion“ ausgezeichnet. Überhaupt: Die aktuelle Umweltbilanz des Halleiner Unternehmens kann sich sehen lassen. Das war nicht immer so.

127 Jahre Zellstoffproduktion in Hallein

Die Gründung der Zellstoffherzeugung in Hallein erfolgte bereits 1890. Für den Standort sprach die gewährleisteteste Versorgung mit Fichtenholz als Rohstoff. Die Nutzung der Wasserkraft der Salzach war möglich und mit dem Salz aus dem Dürrnberg lieferte die Saline Hallein die Grundlage für die Herstellung von Chlor und Bleichlauge. Ab 1898 wurde in Hallein auch Papier produziert.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Produktion fortlaufend und massiv ausgebaut, die Belastung der Umwelt war dabei vorerst kein Thema. 1979 war die

Halleiner Papierfabrik mit 6.000 t/a der größte SO₂ Emittent des Landes. Die Abwasserbelastung der Salzach erreichte mit einer täglichen Schmutzfracht in der Dimension einer Stadt mit mehr als 1.400.000 Einwohnern einen Höhepunkt. Die Salzach zählte zu den dreckigsten Flüssen.

Zitat eines Umweltbeamten: „Das Abwasser war durch die Chlorbleiche und durch die Abwässer aus dem Holzaufschluss so braun und dunkel, dass in Salzburg die Salzach nur dann grün war, wenn der Betrieb Ferien machte.“

Wirtschaftlich lief es Ende der 70er Jahre nicht so gut. Dem Bestand des Betriebes und der Erhaltung der Arbeitsplätze wurden gegenüber der Abwassersanierung der Vorrang eingeräumt. Das änderte sich auch nicht nach der Übernahme des Betriebes von Borregaard durch die PWA. Der neue Eigentümer sah sich gleichfalls nicht in der Lage behördliche Fristen zur Abwassersanierung einzuhalten.

Erst Mitte der 80er Jahre formierten sich breit getragene

Umweltinitiativen, die gegen die Verschmutzung der Salzach durch die Papier- und Zellstoffindustrie in Hallein mit Nachdruck protestierten. Kritik gab es auch an der schleppenden Vorgangsweise der Gewerbe- und Wasserrechtsbehörde bei der Sanierung.

Aktion „Grüne Salzach“

1984 erreichte der Konflikt einen Höhepunkt. Die Bürgerliste der Stadt Salzburg forderte die Schließung der Zellstoffproduktion in Hallein. Eine Sanierung wurde nicht für möglich gehalten. Den betroffenen Beschäftigten sollten Ersatzarbeitsplätze angeboten werden.

Gegen die Forderung der Bürgerliste formierte sich der gemeinsame Protest von Landespolitikern, Arbeitgeber- und ArbeitnehmervertreterInnen in einer Demonstration unter der Parole „Umweltschutz ja, Arbeitsplatzvernichtung nein“. Unter den DemonstrantInnen war neben VertreterInnen der Landesregierung auch der Präsident der Arbeiterkammer.



***Edgar Atzmanstorfer**

ist in der Arbeiterkammer Salzburg für Wirtschaft, Referat Umwelt, Raumordnung und Wohnen zuständig.

EMAS-Betrieb AustroCel Hallein

Der Halleiner Zellstoffproduzent nimmt am EU-Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung teil und legt jährlich eine geprüfte Umwelterklärung vor <http://austrocel.com/Nachhaltigkeit/>



Das Zellstoffwerk heute an der mittlerweile wieder grünen Salzach.

„ EIN STUFENPLAN SORGT AB 1985 FÜR SUKZESSIVE VERBESSERUNG DER UMWELTSTANDARDS DES UNTERNEHMENS.

1985 wurde ein Stufenplan zur Verringerung der Abwasserbelastung vorgeschrieben. Von der kritischen Umweltbewegung wurde aber bezweifelt, ob die Vorschriften dem Stand der Technik entsprechen. Die Möglichkeit der Umstellung auf ein chlorfreies Bleichverfahren bestimmte die weitere Diskussion. 1987 eskalierten die Auseinandersetzungen erneut mit Aktionen von Greenpeace AktivistInnen gegen die Umweltbelastungen aus der Chlorbleiche. Die folgenden Jahre waren aus umweltpolitischer Sicht zusammenfassend eine Erfolgsgeschichte. Mit realistischen Kompromissen gelang es der Verwaltung, die Sicherung von Arbeitsplätzen und Verbesserungen der Umweltqualität unter einen Hut zu bringen. Wirtschaftliche Schwierigkeiten des Betriebes mit einem Eigentümerwechsel 1995 erfor-

deten Zugeständnisse. Fristen für Umweltschutzmaßnahmen wurden in den 90er Jahren aber nur vorübergehend ausgesetzt. Die Salzach wird stufenweise mit Unterstützung der öffentlichen Hand konsequent saniert. 2002 sind die Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen. Die Sanierung der Salzach ist damit ein Beispiel für den gelungenen Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie.

2009 Einstellung der Papierproduktion

Nicht Umweltfragen sondern wirtschaftliche Überlegungen des Eigentümers führten 2009 zur Einstellung der Papierproduktion. Weil im Hintergrund von illegalen Absprachen zur Marktberreinigung zwischen dem finnischen Eigentümer M-real und dem südafrikanischen Papierriesen Sappi ausgegangen

wurde, haben Arbeiterkammer und Land Salzburg eine Wettbewerbsbeschwerde bei der EU-Kommission eingebracht – leider erfolglos. 450 Mitarbeiter verloren ihre Beschäftigung.

2011 übernimmt die Schweighofer Gruppe die M-real Hallein

Es begann die Umstellung der Produktion von Papierzell-

stoff auf Viskosezellstoff für die Hersteller von Textilfasern. 56 Millionen wurden investiert und brachten auch wesentliche Vorteile für die Umwelt.

Schweighofer Fiber etablierte sich mit einer Jahresproduktion von 150.000t hochreinem Viskosezellstoff erfolgreich am Exportmarkt Asien. Dazu werden rund 900.000 Festmeter Fichtenholz jährlich von den 246 Mitarbeitern verarbeitet. Das überwiegend nach PEFC zertifizierte Sägereistholz stammt Großteils von österreichischen und bayrischen Sägewerken. Der gesamte Energiebedarf wird nahezu aus erneuerbarer Energie abgedeckt. Das Unternehmen kann sich praktisch selbst versorgen. Reststoffe aus der Zellstoffproduktion werden optimal verwertet. Als Erzeuger von Bio-Energie versorgt der Betrieb 17.000 Haushalte mit Ökostrom und 12.000 Haushalte in der Region Hallein und Salzburg mit Fernwärme. Umweltbelastungen sind kein Thema mehr →

ÖKOLOGISCHE ALTERNATIVEN

VISKOSE STATT BAUMWOLLE

Viskosezellstoff aus dem nachwachsenden Rohstoff Fichtenholz wird seitens AustroCel auch als die „wahre Baumwolle“ bezeichnet – „die andere Baumwolle wächst nämlich auf Sträuchern“. Viskose gleicht chemisch der Baumwolle und bietet sich als ökologisch vorteilhafte Alternative an. Der Anbau von Baumwolle benötigt große Anbauflächen, die nicht mehr für die Erzeugung von Nahrungsmitteln zur Verfügung stehen. Der Chemikalieneinsatz für die Baumwollmonokulturen ist sehr hoch. Zum Nachteil der Umwelt werden enorme Wassermengen zur Bewässerung eingesetzt. Augenscheinlich dafür ist die Austrocknung des Aralsees – eine der größten vom Menschen gemachten Umweltkatastrophen.

Nachhaltiger Rohstoff Holz

8,7 Millionen fm Holz verbraucht die Papier- und Zellstoffindustrie Österreichs. 2/3 davon aus Österreich. 99 % davon sind nach PEFC oder FSC, also als aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern zertifiziert und somit schützend für Gewässer und Böden.

→ und die betriebliche Umweltbilanz stimmt.

Das Kontrollsystem zur Produktkette umfasst:

- Ein betriebliches Informationssystem mit Aufzeichnungen über die Herkunft des Holzrohstoffes aus PEFC-zertifizierter nachhaltiger Waldwirtschaft;
- die Bestimmung verantwortlichen Personals für die innerbetriebliche Kontrolle der Produktkette und die Umsetzung des COC-Regelwerkes;
- die Lagerbestandskontrolle und buchmäßige Erfassung der Holzströme zur Kontrolle des Anteils von zertifiziertem Holz. □



Zertifiziertes Holz

<http://www.austropapier.at/themen/forstzertifizierung/>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Zertifizierung_\(Forstwirtschaft\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Zertifizierung_(Forstwirtschaft))



Vom Traditions- zum Vorzeigebetrieb: Eine Aufnahme aus den Anfangsjahren.

CHRONOLOGIE

DIE PAPIER- UND ZELLSTOFFFABRIK IN HALLEIN UND DIE ENTWICKLUNG IHRER IMMISSIONEN IN DIE SALZACH

1895 Inbetriebnahme der Fabrik.

Belastung der Salzach durch Abwässer aus der Papier- und Zellstofffabrik mit ca. 6 t/d BSB5 entsprechend 100.000 EW.

1954 tägliche Emission aus der Zellstoffproduktion von 15-20 t BSB5 entsprechend 250.000 – 333.000 EW. Gewässergüte III-IV.

1967 Produktionssteigerungen bewirken Ablauffrachten bis zu 40 t BSB5 pro Tag ca. 667.000 EW und Gewässergüte IV.

1977 Höchste Belastung der Salzach mit bis zu 84 t BSB5 pro Tag, mehr als 1,480.000 EW, Gewässergüte IV.

1979 Begrenzung der Schmutzfrachten aus der Fabrik auf 84 t BSB5.

1985 Verminderung der Schmutzfrachten auf 54 t BSB5 pro Tag entsprechend 900.000 EW bringt Gewässergüte III-IV.

1988 Senkung der Schmutzfrachten auf 20 t BSB5 pro Tag entsprechend 333.000 EW.

1990 Tagesfrachtenbegrenzung von 15 t BSB5 entsprechend 250.000 EW und 1,7 t AOX/d – Gewässergüte der Salzach II-III.

1991 Chlorfreie Bleiche als Sanierungsmaßnahmen ist in Betrieb, die vorgeschriebene AOX-Tagesfracht von maximal 20 kg mit der abgegebenen Menge von 1-2 kg/d wird unterschritten. Die Salzach wird schlagartig grün.

1999 Verringerung der BSB5-Schmutzfracht auf 8 t/d. Im Herbst 1999 weist die Salzach erstmals seit vielen Jahrzehnten durchgehend Gewässergüte II auf.

2002 Die nach Beendigung der Sanierungsmaßnahmen erlaubte BSB5-Schmutzfracht von 2 t/d entspricht weniger als 2,5% der in früheren Jahren maximal bewilligten Tagesmenge.

2015 BSB5 0,89 t/d entsprechend 15.000 EW.

BSB5 – gibt den Sauerstoffbedarf für den Abbau von Wasserinhaltsstoffen an, AOX – adsorbierbare organisch gebundene Halogene (wie Chlorverbindungen)



AK-Studie 1989: „Zellstoffindustrie und Gewässerschutz in Österreich“

Der Autor Wolfgang Lauber stellte damals folgendes fest: „Sicherlich sind die derzeit in Österreich geltenden gesetzlichen Anforderungen – verglichen etwa mit den Mindestanforderungen und Abwasserabgaben in der BRD – nicht sehr zwingend. Noch krasser ist allerdings das Defizit beim Vollzug, wie die unterschiedlichen Anforderungen in Wasserrechtsbescheiden zeigen.“

„Hauptproblem ist inzwischen die Chlorbleiche. Hier ist bei der Gesamtmenge der zum Teil toxischen chlorierten organischen Verbindungen seit Jahrzehnten keine entscheidende Verbesserung eingetreten.“

Wolfgang Lauber, *Informationen zur Umweltpolitik* 64

AustroCel Hallein GmbH

Mit 12. September 2017 wurde Schweighofer Fiber von der Investorengruppe TowerBrook Capital Partners übernommen, diesmal nicht als Sanierungsfall.



Der Betriebsrat hofft auf eine weitere positive Entwicklung.

INTERVIEW MIT ING. WALTER KOGLER, BETRIEBSRAT UND UMWELTMANAGER

RESSOURCENSCHONENDE PRODUKTION

Seit September hat Schweighofer Fiber einen neuen Eigentümer – wie sieht der Betriebsrat dies im Hinblick auf die Zukunft?

Es ist im Wesentlichen Gerald Schweighofer zu verdanken, dass sich unser Standort so positiv entwickelt hat. Mit dem neuen Eigentümer soll sich die Erfolgsgeschichte fortsetzen. Es gibt ein klares Bekenntnis zum Standort mit seinen MitarbeiterInnen.

Was sind die größten Umwelterfolge?

Unser Betrieb wurde 1988 auf ein modernes Magnesiumbisulfidverfahren umgestellt. 1991 erfolgte die Umstellung auf die chlorfreie Bleiche. Die Schmutzfrachten in die Salzach wurden erheblich reduziert. Mit der Verfahrensumstellung und der Vermeidung von Heizöl schwer reduzierten sich die SO₂ Emissionen. Olfaktorische Messprogramme zeigten die letzten Geruchsquellen, die durch Geruchsentsorgungssysteme und Absaugungen weitestgehend beseitigt werden konnten. Damit erreichen wir schon fast Luftkurortqualität. Mit dem Biomassekessel, Biogasproduktion (13 Mio Nm³) mit den Biogasmotoren haben wir eine Energieautarkie bei fossilen Brennstoffen (99,4%) erreicht. 2014 wurde die größte Photovoltaikaufdachanlage im Land

Salzburg mit 1436 kWpk errichtet. Als Ökostrom (63 GWh) – und Fernwärmelieferant (84 GWh) leisten wir so einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen des Landes Salzburg.

Wo sieht der Umwelt- und Energiemanager Verbesserungsmöglichkeiten?

Energieeinsparen soll intensiviert werden. Alle Vorhaben werden einer Rentabilitätsbetrachtung unterzogen. Beim jetzigen Energiepreis sind damit nur wenige wirtschaftlich und umsetzbar. Fernwärme und Ökostromlieferung soll gesteigert werden.

Was wünscht sich AustroCel für den Bereich Fernwärme und Ökostrom?

Der Endkunde wünscht sich frei zugängliche Fernwärme aus biogenen Rohstoffen nachhaltig erzeugt. CO₂ Emissionen mit direkten oder indirekten Auswirkungen von fossilen Brennstoffen, sind zu reduzieren.

Was sind die nächsten Umweltziele?

Bau einer Produktionsanlage für Ethanol (nicht aus Lebensmitteln). Energieeinsparprojekte und Sensibilisierung aller MitarbeiterInnen für ein ressourcenschonendes Produzieren, Abfallreduktion und Trennen.

Der AK-Konsumentenschutz OÖ hat Nuss-Nougat-Cremes getestet. In fast allen Testprodukten war Palmöl enthalten. Bei der Verarbeitung von Pflanzenölen entstehen durch hohe Temperaturen Substanzen, die wahrscheinlich krebserregend und erbgutschädigend sind. VON JOHANNES HEIML*

Nuss-Nougat-Cremes: Getrübte Gaumenfreude

KURZGEFASST

Alle der untersuchten 15 Nuss-Nougat-Cremes enthielten Verunreinigungen mit wahrscheinlich krebserregenden Substanzen. Diese sind Glycidyl-Fettsäureester/Glycidol und 3-Monochlorpropandiol (3-MCPD). Glycidol gilt als wahrscheinlich krebserregend und erbgutschädigend und 3-MCPD als möglicherweise krebserregend. Das einzige Produkt im Test ohne Palmöl wies die niedrigsten Verunreinigungen auf.

Weihnachtlich präsentiert sich die bekannteste Nuss-Nougat-Creme in der Adventzeit: Unter der Rubrik „Weihnachten mit Nutella“ der Produktwebsite laden zahlreiche Rezepte, wie etwa Zimtsterne und Haselnuss-Cupcakes mit Nutella, zum Backen mit dem Schokoaufstrich ein. Getrückt wird die Weihnachtsstimmung jedoch durch die AK-Testergebnisse: Die AK OÖ hat insgesamt 15 Nuss-Nougat-Cremes im Labor der österreichischen Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) untersuchen lassen.

Testsieger ohne Palmöl hergestellt!

Das Ergebnis zeigt, dass in allen 15 Produkten Verunreinigungen gefunden wurden, wenn auch in sehr unterschiedlichen Mengen. So enthielt etwa „Natur pur

Bio-Haselnuss-Nougat-Creme“ von Spar fast 50 Mal mehr Glycidyl-Fettsäureester/Glycidol als der Testsieger „ja! Natürlich Nougatcreme“. Letzteres Produkt war das einzige ohne Palmöl und wies generell die niedrigsten Verunreinigungen auf.

Sind Nuss-Nougat-Cremes gefährlich?

Im Mai 2016 hat die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) eine täglich duldbare Aufnahmemenge für 3-MCPD von 0,8 Mikrogramm pro kg Körpergewicht ermittelt. Wird diese Tagesdosis nicht überschritten sind keine negativen gesundheitlichen Folgen zu erwarten, eine fortdauernde Überschreitung wäre aber potenziell gesundheitsbedenklich. 35 Prozent dieser „erlaubten“ Tagesdosis erreicht ein

30 kg schweres Kind mit dem Verzehr von nur einem Nuss-Nougat-Creme-Brot (entspricht einer Portion von 15 g) der Marke S-Budget, jenem Aufstrich mit den höchsten 3-MCPD-Werten.

Die Aufnahme von Glycidyl-Fettsäureester sollte aufgrund des wahrscheinlich krebserregenden und erbgutschädigenden Potentials so gering wie möglich sein. Für diesen Stoff kann keine täglich duldbare Aufnahmemenge festgelegt werden, bei dem negative Folgen für die menschliche Gesundheit auszuschließen sind.

Zusätzlich wurden die Schoko-Cremes auf Aflatoxine untersucht. Das sind Schimmelpilzgifte mit krebserzeugendem und erbgutschädigendem Potenzial, die durch die Haselnüsse in die Aufstriche gelangen können. Alle fünfzehn Produkte

„DRINGEND NOTWENDIGEN SCHUTZ VOR GESUNDHEITSGEFÄHRDENDEN VERUNREINIGUNGEN IN PFLANZLICHEN FETTEN UND ÖLEN, WIE ETWA PALMÖL, BIETEN NUR EU-GRENZWERTE!“



*Johannes Heimpl ist für den Bereich Konsumentenschutz der AK Oberösterreich zuständig.



Testergebnisse

Die gesamten Testergebnisse finden Sie unter ooe.konsumentenschutz.at



Nicht nur die vielen Kalorien in den Weihnachtskeksen sind bedenklich.

konnten die EU-Grenzwerte einhalten.

Nuss-Nougat-Cremes nur in Maßen genießen!

Neben den Verunreinigungen empfiehlt sich auch aus ernährungsphysiologischer Perspektive ein maßvoller und bewusster Konsum von Nuss-Nougat-Cremes, vor allem bei Kindern. Nuss-Nougat-Cremes bestehen durchschnittlich zu mindestens 75 Prozent aus Fett und Zucker. 2 bis 3 Stück Würfelzucker stecken bereits in einem Nuss-Nougat-Brot (15 g). Doch sollten laut Weltgesundheitsorganisation täglich nicht mehr als 12,5 Stück Würfelzucker konsumiert werden. Der Anteil an nährstoffreichen Haselnüssen in den Schoko-Aufstrichen beträgt in der Regel nur 13 Prozent.

So reagierten die Hersteller

Der REWE-Konzern hat auf Basis der AK-Laborergebnisse für den Testsieger „Ja! Natürlich Nougatcreme“ eine österreichweite Kamagne gestartet. Beworben

wird dabei nicht nur die Kür zum AK-Testsieger 2017, sondern auch die Tatsache, dass das Produkt die einzige Nougatcreme Österreichs ohne Palmöl ist. Auch Nutella-Hersteller Ferrero hat sich nach den Details des Labortests erkundigt. Laut diesen liegt das Produkt „Nutella“ im guten Mittelfeld hinsichtlich Verunreinigungen, obwohl Nutella das einzige Produkt ist, dass ausschließlich mit Palmöl hergestellt wird. Grund dafür dürfte

ein laut Hersteller spezielles Verfahren sein, das Temperaturen unter 200 Grad und einen extrem niedrigen Druck kombiniert, um Kontaminationsstoffe zu minimieren. Dieses Verfahren dauert länger und kostet 20 Prozent mehr als das Verfahren mit hohen Temperaturen, wie Ferrero erklärt.

EU-weite Grenzwerte sind dringend notwendig

Zum Schutz von Konsumenten/-

innen fordert die Arbeiterkammer die Einführung von Grenzwerten in pflanzlichen Fetten und Ölen. Aktuell gibt es für Glycidyl-Fettsäureester und 3-MCPD noch keine gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgehalte, jedoch wird derzeit darüber auf EU-Ebene diskutiert. Die Kommission hat bereits dazu einen ersten Gesetzesentwurf vorgelegt, der schon Anfang 2018 verabschiedet werden könnte. □

DIE TESTRESULTATE DER AK

NUSS-NOUGAT-CREMES

Diese 4 Produkte enthalten am wenigsten gesundheitlich bedenkliche Stoffe

Der Testsieger
Ja! Natürlich Nougatcreme
Enthält kein Palmöl!

* 3-MCPD: 0,039 mg/kg
* Glycidyl-Ester/Glycidol:
0,006 mg/kg



2. Jeden Tag Nuss-Nougat-Creme

* 3-MCPD: 0,105 mg/kg
* Glycidyl-Ester/
Glycidol: 0,028 mg/kg



3. Choco nussa

* 3-MCPD: 0,133 mg/kg
* Glycidyl-Ester/
Glycidol: 0,037 mg/kg



4. Nutoka

* 3-MCPD: 0,231 mg/kg
* Glycidyl-Ester/
Glycidol: 0,029 mg/kg

Vor welchen umweltpolitischen Herausforderungen steht ein Land wie Österreich heute? Können diese Aufgaben in Österreich gelöst werden? Geht es auf EU-Ebene besser? Der Beginn einer neuen Legislaturperiode ist Anlass, einen Schritt zurückzutreten und sich zu diesen Fragen einen Überblick zu verschaffen. **VON CHRISTOPH STREISSLER ***

Umweltschutz - Welche Fragen stellen sich heute?

KURZGEFASST

Umweltprobleme haben sich in den vergangenen 50 Jahren grundlegend gewandelt, und mit ihnen die Umweltpolitik. Es geht heute immer mehr um Planungsinstrumente und Strategien, und für die meisten Probleme braucht es durchsetzungsstarke, internationale Institutionen.

Etwa ein halbes Jahrhundert ist es her, seit Umweltpolitik als Politikfeld eine eigene Bedeutung erlangt hat, die über den reinen Nachbarnschutz hinausgeht. In den Sechziger und Siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts rückten Themen wie die Umweltbelastung durch Chemikalien oder die weiträumige Luftverschmutzung in den Fokus der Öffentlichkeit.

Europa und die USA erlebten damals eine Zeit, in der die Wirtschaft in nie zuvor gesehenerem Maß wuchs. Die Lösungen für die damit einhergehenden Umweltprobleme waren technologischer Art: In Kohlekraftwerken wurden Anlagen zur Rauchgasreinigung eingebaut, besonders langlebige Chemikalien wurden durch weniger langlebige ersetzt, Kläranlagen wurden er-

richtet. In den Städten wurden Kohleöfen durch Gasheizungen und Fernwärme ersetzt, und die Luftqualität verbesserte sich rapide. Neue, moderne Industriezweige entstanden, die diese technischen Lösungen entwickelten und bauten.

Mit dem Ölpreisschock von 1973 wurde deutlich, dass das Wirtschaftsmodell des ungebremsten Wachstums an Grenzen stoßen kann. Im Jahr zuvor war das Buch „Die Grenzen des Wachstums“ von Donella und Dennis Meadows erschienen, in dem es auch um die Frage der Verfügbarkeit von Ressourcen ging.

Verschiebung hin zu Ressourcenfragen

Tatsächlich verschoben sich in der Umweltpolitik die Herausforderungen immer mehr hin zu Ressourcenfragen. Nicht mehr der Ausstoß von Schadstoffen stand im Zentrum, sondern der Verbrauch von unwiederbringlichen Gütern: das Aussterben vieler Tier- und Pflanzenarten sowie der Verlust einzigartiger



„ DAS PROBLEM KNAPPER RESSOURCEN DOMINIERT HEUTE DIE WELTWEITEN UMWELTPOLITISCHEN HERAUSFORDERUNGEN.



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

natürlicher Lebensräume; die Ausbeutung von Rohstoffen, die in immer weiter entlegene Gebiete ausgedehnt wurde; die Verbauung und Versiegelung von Boden für Siedlungsgebiete und Verkehrsflächen.

Gleichzeitig war es zu einer Verringerung des wirtschaftlichen Wachstums gekommen. Das Versprechen, dass bei hohen Wachstumsraten auch für die Ärmsten der Kuchen weiterhin größer würde, hielt nicht mehr. In vielen Industriestaaten stieg das Realeinkommen der ärmsten Menschen seit den Neunziger Jahren nicht mehr.

Umweltpolitik verschob sich also von einer technischen Verringerung des Ausstoßes von Schadstoffen hin zu einer Suche nach einem sparsamen Umgang mit Ressourcen, einer Zielsetzung, für die das Modewort „Nachhaltigkeit“ geläufig wurde. In Österreich wurde der Konflikt um die Erhaltung der Donau-Au bei Hainburg zum Symbol für diesen Wandel: Es ging nicht mehr um die Verbesserung der Gewässerqualität, sondern um die grundsätzliche Frage, ob der Erhaltung des Auwaldes der Vorzug vor der wirtschaftlichen Nutzung der Wasserkraft gegeben werden sollte.

Prüfung der Umweltverträglichkeit

Zusehends wurde klar, dass es Instrumente braucht, um in derartigen Interessenskonflikten zu vermitteln. 1985 wurde in der EU die erste Richtlinie über Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) erlassen, ein Planungsinstrument, das seither beständig weiter entwickelt wurde. Heute muss bei allen größeren Infrastruktur- und Industrievorhaben eine UVP durchgeführt werden. An den Konflikten, die sich daran entzündeten, lassen sich viele der



Reparieren statt Wegwerfen... bei Elektronik dominiert leider Kurzlebigkeit.

BIODIVERSITÄT, LANGLEBIGKEIT UND RECYCLING

BEISPIELE AUS LANDWIRTSCHAFT & INDUSTRIE

Heute dominieren Klima- und Energiepolitik so stark die umweltpolitische Agenda, dass die Vielfalt an anderen umweltpolitischen Herausforderungen fast ein Schattendasein führt. Anhand zweier Sektoren – der Landwirtschaft und der Industrieproduktion – werden beispielhaft Herausforderungen genannt.

Für die landwirtschaftliche Produktion spielt die Bodenpolitik und der Bodenschutz eine zentrale Rolle. Dabei geht es um die dauerhafte Sicherung der vielfältigen Funktionen des Bodens, etwa für die Produktion, für die Kohlenstoffspeicherung oder für den Wasserhaushalt. Eine weitere Herausforderung in der Landwirtschaft ist die Gewährleistung strenger Standards bei der artgerechten Tierhaltung. Die höheren Kosten einer würdigeren Tierhaltung können durch einen – gesundheitspolitisch durchaus wünschenswerten – geringeren Fleischkonsum kompensiert werden. Hier gibt es nationale Spielräume, längerfristig müssen diese höheren Standards aber auf EU-Ebene umgesetzt werden. Anderenfalls können die ungleichen Kosten im Binnenmarkt zu unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen.

Auch eine landwirtschaftliche Produktion, die mit weniger Pestiziden und Düngemitteln auskommt, mit einer höheren Vielfalt an Sorten arbeitet und zur Regenerierung der Biodiversität wieder Flächen aus der Produktion nimmt, ist möglich und bezahlbar. Der derzeit zu beobachtende Rückgang an Insekten und in der Folge von bestimmten Vogelarten ist hier ein eindringliches Warnsignal. Für die Produktion von Treibstoffen (Bioethanol, Biodiesel) aus Rohstoffen für Lebensmittel oder Futtermittel ist in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten System kein Platz.

In der industriellen Produktion spielt neben der Verminderung des Ausstoßes von Schadstoffen und der Vermeidung von Unfällen die Produktionsweise eine immer wichtigere Rolle: Es geht um die Langlebigkeit und Reparierbarkeit von Produkten und um eine Verbesserung des Recycling bei bestimmten wertvollen Stoffen. Dabei muss klar gesehen werden, dass derartige Zielsetzungen, konsequent gedacht, zu einer Verringerung des Umsatzes führen können.

Beide Beispiele zeigen, dass auf eine gewisse Weise das wirtschaftliche Credo des „Immer-Mehr“ in Frage gestellt wird.

Umweltzustand in Österreich

Der Umweltkontrollbericht 2016 gibt einen Überblick über den Umweltzustand in Österreich: www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/umweltkontrollbericht/ukb.

HEUTE BEEINFLUSSEN KLIMA- UND ENERGIEPOLITIK SO STARK, DASS DIE VIELFALT AN ANDEREN UMWELTPOLITISCHEN HERAUSFORDERUNGEN FAST EIN SCHATTENDASEIN FÜHRT.

heutigen umweltpolitischen Herausforderungen illustrieren. So ist eine wichtige Frage: Wer spricht für die Umwelt? Welche Umweltorganisationen, welche Bürgerinitiativen sollen gehört werden? Wie kann sicher gestellt werden, dass ein UVP-Verfahren nicht bloß zur Verzögerung missbraucht wird? Sagt der Gesetzgeber klar genug, welches Schutzniveau erreicht werden muss? Wie ist vorzugehen, wenn durch ein Projekt manche Personen stärker belastet werden und andere Personen gleichzeitig entlastet werden?

Gerade um Infrastrukturprojekte – also etwa Bahnstrecken, Straßenbauprojekte oder Hochspannungsleitungen – entspinnen sich regelmäßig anhaltende Streitigkeiten, die zu sehr langen UVP-Verfahren führen können. Der Wunsch der Betreiber ist verständlich, dass per Gesetz bestimmt wird, dass solche Projekte im öffentlichen Interesse liegen. Damit erhofft man sich einfachere UVP-Verfahren. Das bedeutet aber, dass der Gesetzgeber abwägen kann, welches Projekt realisiert werden soll und welches nicht. Mit einer solchen Planung gibt es in Österreich wenig Erfahrung. Sie hätte den Vorteil, dass sie auch in der Raumordnung berücksichtigt

werden könnte. Doch diese ist Aufgabe der Länder, und die notwendige Koordination zwischen Bund und Ländern fehlt.

Mindestens ebensolche Schwierigkeiten bei der Planung und bei der Strategieentwicklung macht die Klima- und Energiepolitik. 2010 ist der Versuch missglückt, eine solche Strategie zu entwickeln, ebenso im vergangenen Jahr. Damit gibt es weiterhin keine österreichische Strategie, wie die europäischen Klima- und Energieziele erreicht werden sollen. Für die neue Bundesregierung ist dies eine große Herausforderung. Wenn sie nicht entschieden handelt, wird Österreich die Treibhausgasziele für 2020 verfehlen. Die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 ist eine noch viel größere Aufgabe.

Klimaziele verlangen Strategie

Im Übereinkommen von Paris einigten sich die Staaten der Welt vor zwei Jahren darauf, dass in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts netto kein Kohlendioxid mehr ausgestoßen werden soll. Diese sogenannte „Dekarbonisierung“ stellt eine immense Herausforderung dar. Denn etwa 80 Prozent der weltweit verwendeten Energie stammen heute aus fossilen Quellen. Diese Energiemenge muss entweder eingespart werden oder durch erneuerbare Energieträger ersetzt werden. Weder das eine noch das andere kann ohne intensive Gestaltung des Prozesses gelingen. Diese Gestaltung muss strategisch erfolgen.

Was hier notwendig ist, ist ein Verständnis dafür, was überhaupt eine Strategie ausmacht. Neben der Nennung verschiedener politischer Maßnahmen zur Emissionsreduktion braucht es Mechanismen der Abwägung, wenn diese Maßnahmen einander widersprechen. Wichtig ist nicht nur ein langfristiges Ziel bei den Emissionen, sondern für jedes Jahr eine Vorgabe der angestrebten Werte: Emissionsniveaus, Energieverbrauch und produzierte Mengen erneuerbarer Energieträger. Gleichzeitig ist es nötig festzulegen, wie reagiert wird, wenn diese Zwischenziele nicht erreicht werden. Schließlich ist ein wesentlicher Teil der Strategie die Ausrichtung der Maßnahmen an übergeordneten Zielen wie Beschäftigung, Verteilung und wirtschaftlicher Stabilität. Hier wartet viel Grundlagenarbeit auf eine neue Regierung.

An der Klimapolitik zeigt sich ein besonderes Problem der heutigen Umweltpolitik: Sie sprengt den nationalen Rahmen. Während etwa Gewässerreinigung eine lokale Aufgabe ist, ist eine Klimapolitik ohne Berücksichtigung der Tätigkeit anderer Staaten völlig sinnlos. Sie ist heute auf der europäischen Ebene angesiedelt, und die internationale Koordinierung wird immer wichtiger. Ein Beispiel soll dies illustrieren: Der internationale Flugverkehr zeigt rasante Wachstumsraten, die Folgen für die globale Erwärmung sind heftig. Doch nicht einmal die EU hat es geschafft, diesem auch nur einen kleinen Beitrag zur Emissionsminderung abzuverlangen.

Heute spielt sich Umweltschutz – allgemein gesprochen – im sparsamen Umgang mit Ressourcen ab. Neben Klimaschutz sind etwa die Erhaltung der Biodiversität oder der Schutz der Weltmeere Beispiele dafür. Für globale Herausforderungen sind internationale Institutionen gefragt, die diese umsetzen. Doch statt der Stärkung der internationalen Dimension im Umweltschutz ist immer öfter eine nationalistische, protektionistische Bewegung zu beobachten. Für die heutigen Umweltziele ist das eine ebenso bedenkliche Entwicklung wie für die Interessen der ArbeitnehmerInnen im Allgemeinen. □

Klimastrategie - was ist notwendig:

- Zielpfad und Instrumente zur Korrektur
- Koordinierung der Politiken, die mit der Strategie verfolgt werden
- Ein Programm für Investitionen, das dem Klimaschutz und der Beschäftigung dient
- Eine Beobachtung und Bewertung der Effizienz öffentlicher Ausgaben

Unser Standpunkt

Aktion



E-BOOK/TASCHENBUCH

Die Akte Glyphosat von Helmut Burtscher-Schaden

Seit Jahren wird in der EU heftig über ein Verbot von Glyphosat diskutiert – nun hat es die Europäische Kommission für weitere fünf Jahre zugelassen. Da erscheint dieses Buch zum richtigen Zeitpunkt. Burtscher arbeitet seit 2001 zu den Auswirkungen von Chemikalien auf Mensch und Umwelt. Er ist einer der sieben Initiatoren der Europäischen BürgerInneninitiative „Stopp Glyphosat“. Er begibt sich in seinem Buch auf eine Reise an die Anfänge der Zulassung für Glyphosat (in den USA in den 1970er Jahren) bis heute und analysiert unter anderem Dokumente des Europäischen Zulassungsverfahrens. Der Autor zieht den Schluss, dass es enge Verstrickungen zwischen den Firmen, privaten Prüfinstituten und Kontrollbehörden gibt und stellt die Unabhängigkeit der Wissenschaft sowie der Zulassungsverfahren in Frage. Aus seiner Sicht wäre Glyphosat

jedenfalls als krebserregend einzustufen und daher nicht mehr zuzulassen. Ein Buch, das gerade jetzt aktueller denn je ist. **SI**



NEUER FOLDER

Verspätungsentschädigung

Als Fahrgast eines Verkehrsunternehmens hat man in ganz Österreich unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, eine Entschädigung für Verspätungen oder für Annullierungen eines Zuges bzw. Busses zu verlangen. Vor allem im Bahnbereich besteht ein Anspruch auf Entschädigung nicht nur bei Einzeltickets sondern auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten). Im Busbereich gibt es bis dato nur sehr beschränkte Rechte und im Stadtverkehr gibt es grundsätzlich keinen Anspruch auf Entschädigung. Wie man allerdings zu einer möglichen Entschädigung kommen kann, ist vielen Fahrgästen nicht bekannt. Der neue AK Folder stellt die verschiedenen Anwendungsfälle vor und hilft mit konkreten Tipps. Bestellen können Sie diesen Folder unter bestellservice@akwien.at oder beim Bestelltelefon (01) 501 65 1401. **SL**



Geldwäsche in Steueroasen.

VERANSTALTUNG

Digitalisierung - gerechte Steuern!

TIPP: BUCH

Verkehr im Kapitalismus

Oliver Schwedes neues Taschenbuch mit 192 Seiten ist erschienen im „Westfälisches“. Dr. Oliver Schwedes, bekannt für kritische Betrachtungen rund um die Mobilität der Menschen und Verkehrsplanungsspezialist hat in seinem neuen Buch die Beziehungen zwischen dem Verkehrssektor und der Politik genauer betrachtet.



Heute stammen 9 der Top 20 globalen Unternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Die ersten vier Plätze belegen (Apple, Alphabet-Google, Microsoft, Amazon). Für diese Firmen sind weder Firmengebäude noch Maschinen das wertvollste Kapitalvermögen, sondern Algorithmen, Marken oder Datensätze. Diese immateriellen Werte sind aber physisch weder greifbar noch lokalisierbar. Wo entsteht tatsächlich die Wertschöpfung, wo soll diese Besteuerung werden oder sollen die Gewinne am Bestimmungsort besteuert werden? Diese Fragen wurden am 6. Dezember 2017 ab 13.30 Uhr im AK-Bildungszentrum in Wien diskutiert und auch im neuen AK Policy Paper „Digitalisierung und Besteuerung“ thematisiert. https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/digitalerwandel/AK_Policy_Paper_Nr.13_Digitalisierung_und_Besteuerung.pdf **SL**

FOTOS: PIXABAY (1)



Web-Tipp: www.arbeitfairgestalten.at

Faire Arbeit 4.0 ist eine Seite, auf der der ÖGB zum Mitgestalten und Mitdiskutieren im Zusammenhang mit Digitalisierung und Automatisierung online und in dezentralen Veranstaltungen einlädt.



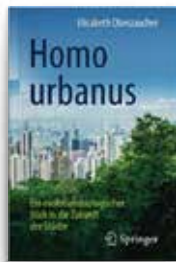
GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

**MEIN RECHT
AUF FAIRE
BEZAHLUNG.**

DAFÜR STEHT MEINE AK.

arbeiterkammer.at

Medien



BUCH

Homo Urbanus

Homo Urbanus von Elisabeth Oberzaucher ist erschienen im Springer Verlag (2017), ISBN 978-3-662-53873-1, 267 Seiten

Unsere Menschwerdung fand in der afrikanischen Savanne statt. Viele der dort erworbenen Eigenschaften und Gewohnheiten passen nicht in das Leben von dicht besiedelten Städten. Elisabeth Oberzaucher erklärt mittels Verhaltensforschung – aber ohne in Sozialdarwinismus zu verfallen –, warum wir uns in vollen U-Bahn-Zügen nicht wohlfühlen und wie wir unsere Städte wieder menschengerechter gestalten könnten. Sie erklärt die biologischen Wurzeln unseres Verhaltens und zeigt die Herausforderungen des modernen Großstadtlebens auf. Wie verhalten sich Menschen in Städten? Wie müssen Städte beschaffen sein, damit Menschen sich dort wohl fühlen? In einem tiefen Verständnis der menschlichen Natur verankerte Lösungsvorschläge bieten praktische Ansätze für Architekten, Stadtplaner und Privatpersonen. Ein lesenswertes Buch, auch wenn die Abbildungen nicht immer zum Text dazu passen. **HH**

BUCH

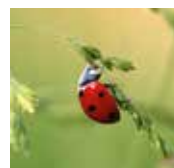
Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie

Ökologische und soziale Perspektiven zu Verkehr und Mobilität. Herausgegeben von Matthias Wilde, Matthias Gather und Cordula Neiberger, Gebundenes Buch zur Studie, Springer-Verlag, ISBN 978-3-658-13701-4

Die Spannungsfelder der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung und ihre Relevanz für die Verkehrsplanung bilden die Basis dieses auf einer Studie fußenden Werkes. Die Autoren liefern grundlegende Impulse für eine Verkehrsplanung in Hinblick auf kulturelle und soziale Dimensionen die in der Mobilität der Zukunft eine Rolle spielen werden. Dr. Matthias Wilde vom Institut für Human-geographie der Goethe-Universität Frankfurt/Main, Dr. Matthias Gather, Abteilung Wirtschaft-Logistik-Verkehr der FHS Erfurt, Dr. Cordula Neiberger vom Geographischen Institut der RWTH Aachen und Dr. Joachim Scheiner vom Institut Raumplanung an der TU Dortmund betrachten die Umsetzungsmöglichkeiten dieser planerischen Theorien in die Praxis. **EML**

ONLINE-TIPP: BLOG

Von **A wie Abfallrecht** über **U wie Umweltinforecht** bis **W wie Wasserrecht** und **Z wie Zivilrecht** – der **Umweltrechtsblog** des Herausgebers **Dr. Peter Sander GmbH.** geht rechtlichen Fragen in allen Bereichen des täglichen Lebens auf den Grund – interessanter Link für alle **Blog-Liebhaber**: <https://www.umweltrechtsblog.at/>



BUCH

Fluchtgrund Umweltzerstörung

Dina Ionesco, Daria Mokhnacheva, Francois Gemenne: **Atlas der Umweltmigration**, oekom Verlag, München 2017

Die Zerstörung der Lebensgrundlagen ist historisch neben kriegerischen Auseinandersetzungen ein zentraler Grund für Migrationsbewegungen. Nach der Genfer Flüchtlingskonvention sind jedoch Menschen, die ihr Zuhause aufgrund von Umweltveränderungen verlassen müssen, nicht als Flüchtlinge anerkannt. Mit dem Atlas der Umweltmigration wollen die AutorInnen dazu beitragen, dass Umwelt- und Klimaveränderungen als Ursachen von Flucht und Migration mehr Anerkennung erfahren. Das Buch beleuchtet das Thema mit Grafiken, Karten, Daten, aktuellen und historischen Beispielen aus vielen Perspektiven. Dabei räumt es auch mit Vorurteilen auf. **SL**



Online-Tipp: www.zukunft-mobilitaet.net

Über Mobilität muss man offen – das schließt ergebnisoffen mit ein – diskutieren können. Auf dieser Plattform finden sich top-aktuelle Ansichten von Privaten aber auch öffentlich wirkenden Personen. Auf jeden Fall einen Klick wert!

Umweltbelastungen haben in Europa in den letzten Jahrzehnten tendenziell nachgelassen. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Umweltqualität für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen verbessert hat. Die empirische Evidenz zu umweltbezogener Ungleichheit ist jedoch bisher unzureichend. **VON FLORIAN WUKOVITSCH**

Umweltbezogene Ungleichheit in Europa



Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Giljum:
Environmental Inequality in Europe – Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context.
AK Wien, 2017

Die Diskussion zu Umweltgerechtigkeit (*environmental justice*) und umweltbezogener Ungleichheit (*environmental inequality*) hat in den USA bereits eine längere Tradition; in Österreich steckt sie demgegenüber noch in den Kinderschuhen. Die Studie verfolgte daher drei Ziele: Erstens sollten aus empirischen Studien und Berichten – insg. wurden 81 Dokumente ausgewertet – die wichtigsten Themen und Muster umweltbezogener Ungleichheit in der EU herausge-

filtert werden. Zweitens galt es, einen Überblick über die wichtigsten Methoden und Datenbanken zur Untersuchung umweltbezogener Ungleichheit zu geben. Und schließlich wollten die AutorInnen einen konzeptionellen Rahmen entwickeln, mit dem sich gerechte Verfahren zur Reduktion von Ungleichheit identifizieren lassen.

Zunächst bemühen sie sich aber um eine begriffliche Klärung, ist doch die Unterscheidung zwischen Umweltgerech-

tigkeit und umweltbezogener Ungleichheit in der Literatur nicht trennscharf. Umweltbezogene Ungleichheit im Sinne der Studie thematisiert den Status quo. Es geht um die gruppenspezifische Verteilung von umweltbezogenen Risiken und Gefahren ebenso wie von Umweltgütern und -dienstleistungen. Umweltgerechtigkeit bezieht sich demgegenüber auf einen anzustrebenden Zustand – abgeleitet bspw. aus der Forderung nach einem Recht auf eine saubere,

FOTOS: EML/AK WIEN (1)

AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur Bestellung als Hardcopy unter wirtschaft.umwelt@akwien.at

- 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 **BerufsenkerInnen 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
- 59 **Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht** Rechtswissenschaftliche Studie. Konrad Lachmayer 2016
- 60 **Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität** Astrid Segert, Studie 2017

Grenzenlose Mobilität – Grenzenlose Ausbeutung. Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft. Studie, 2016



„ EIN ZIEL IST ES, DIE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN DEN BEGRIFFEN UMWELTGERECHTIGKEIT UND UMWELTBEZOGENER UNGLEICHHEIT ZU KLÄREN.

gesunde und sichere Umwelt. Aufgrund unterschiedlicher Gerechtigkeitsvorstellungen hängt dieser Idealzustand vom zugrundeliegenden Wertesystem ab und ist stets umstritten.

Umweltbezogene Ungleichheit wird auf Basis der Literaturlauswertung in drei Dimensionen beschrieben: Zugang zu

Ressourcen (von Nahrung bis zu leistbarem Wohnraum), Belastung durch Umweltverschmutzung (insb. verkehrsbedingt, aber auch durch Industrieanlagen und Müllplätze) sowie Klimawandel und Naturgefahren (wie Hitzestress oder Hochwasser). Die konkrete Betroffenheit hängt dabei nicht nur von der

Exposition, sondern auch von der sozial determinierten Anfälligkeit (bspw. Wohnbedingungen) ab. Erst durch diese Vermittlung zwischen Exposition und Wirkung ergeben sich für unterschiedliche Gruppen – wie einkommensschwache (städtische) Haushalte oder die (arme) Bevölkerung in bestimmten

ländlichen Regionen – konkrete Betroffenheitsmuster.

Zur Analyse der Exposition stehen unterschiedliche Methoden zur Verfügung, die sich im Bereich der Umweltbelastungen grob in räumliche und nicht-räumliche Ansätze einteilen lassen. Als Beispiele für relevante Datenquellen werden die strategischen Lärmkarten, das Europäische Schadstoff-Freisetzung- und Verbringungsregister (E-PRTR) sowie raumbezogene Daten aus Geoinformationssystemen (GIS) angeführt. Zusätzlich verweisen die AutorInnen auf Ansätze, mit denen globale Verteilungsmuster der Aneignung von Ressourcen und der Auslagerung von Umweltbelastungen dargestellt werden können.

Abschließend werden Verfahren für mehr Umweltgerechtigkeit angesprochen. Demnach gilt es, nach der Problemidentifikation und dem erbrachten Nachweis der Betroffenheit bestimmter sozialer Gruppen gemeinsam mit Stakeholdern den Problemzusammenhang aufzudecken und darauf aufbauend sozial-ökologische Lösungsansätze zu entwickeln. □

PDF-Download www.ak-umwelt.at

AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- 177 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) **Die UVP auf dem Prüfstand. Zur Entwicklung eines umkämpften Instruments** Tagungsband, 2008
- 178 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Die Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie 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 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 Privatisierung. 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 Rechtsetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL).** Studie, 2016
- 191 Jana Flemming, Ulrich Brand: **Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik.** Studie, 2017
- 192 Werner Hochreiter (Hrsg.): **15 Jahre Aarhus-Konvention,** Tagungsband, 2017
- 193 **Zwischen Norm- und Realverbrauch – Was hat sich in Österreich seit 2015 bei neuen PKW verändert?** Holger Heinfellner, Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2017
- 194 **Environmental Inequality In Europe – Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context.** Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Giljum, 2017

Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



FAHRGASTRECHTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der neue Ratgeber „Unterwegs mit Bus und Bahn – Schwerpunkt Ostregion“ bietet einen lesbaren Überblick über die Beförderungs- und Tarifbestimmungen von ÖBB, Wiener Linien, VOR und Westbahn. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Fahrgastrechte allgemein und bei Verspätungen gelegt und wie man diese durchsetzen kann. Wissenswertes zum Pendlerpauschale und Park&Ride sowie umfassende Informationen über Ansprechpartner und Beschwerdestellen sind übersichtlich dargestellt.



HANDYS UND SMARTPHONES

Handys und Smartphones sind aus unserem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken. In dieser Broschüre finden Sie hilfreiche Kaufüberlegungen, eine ganze Reihe von Einsparungsmöglichkeiten (Lebensdauer verlängern usw.) und Tipps zur Wahl von Tarif und Anbietern.



LEBENSMITTEL-ZUSATZSTOFFE

Die Bedeutung der Zusatzstoffe in den Lebensmitteln nimmt mit der steigenden Technisierung der Lebensmittelproduktion zu. Das löst bei vielen KonsumentInnen Bedenken und den Wunsch aus, über diese Stoffe genauer informiert zu werden.



LEITFADEN DURCH DEN ZEICHENDSCHUNDEL

Im Lebensmittelbereich werden unzählige Marken- und Gütezeichen verwendet. Vielfach sind die KonsumentInnen mit der Beurteilung derartiger Zeichen überfordert, auch weil die Kriterien dahinter nicht bekannt sind. Der Leitfaden erklärt was die Zeichen wirklich aussagen.



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.



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.