

Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 1/2020

www.ak-umwelt.at



Agrarpolitik quo vadis?

Wie die Förderung der Landwirtschaft geändert werden müsste, damit Biodiversität, Trinkwasser und Luft geschützt werden und das Leben auf dem Land für alle attraktiver wird.

Betrieb: Graz-Köflacher Bahn

Leben: Neue Wege in der Lebensmittelversorgung

Politik: Regierungsprogramm aus Umweltsicht

AK-Studie: Ökobilanz von E-Autos



www.arbeiterkammer.at

DAS WUM-OMETER

● ● RECHENBEISPIEL

100 ist kleiner/gleich 73? Die ÖBB fahren nach Eigendefinition mit 100 Prozent grünem Bahnstrom, blöd, dass 27 Prozent der Strecken nicht elektrifiziert sind und auch gerne mit Dieselloks unter dem Fahrdraht gefahren wird. **GL**

● ● LUFTVERPESTER

Zur Vermeidung üblen Geruchs und schädlicher Luftverunreinigungen ist es verboten, Motoren von Pkw übergebürlich im Stillstand „laufen“ zu lassen. Nicht verboten ist das bei Lokomotiven, auch nicht bei stundenlangen Aufenthalt in überdachten Bahnhöfen oder bei langen Tunnelhalten. Die Lungen der Reisenden und der Beschäftigten filtern offensichtlich in einem ausreichenden Ausmaß. **GL**

● ● EMISSIONSARME FLUGLINIE?

Ryanair, gemessen am CO₂-Ausstoß die bei weitem größte

Fluglinie der EU, wirbt damit, „emissionsarm“ zu sein. Dafür wurde das Unternehmen nun vom britischen Werberat verurteilt, da die Behauptungen nicht ausreichend mit aktuellen Zahlen belegt wurden. **CS**

● ● AUFATMEN

Die Kanäle von Venedig kennt man eigentlich nur mit trübem Wasser. Jetzt ist das Wasser dort kristallklar und man sieht jede Menge Fische. In Peking waren nachts erstmals Sterne zu sehen und die Feinstaubwerte in Graz noch nie so niedrig wie jetzt. Die Bewegungseinschränkungen der Menschen durch das Corona-Virus haben offensichtlich erste positive Auswirkungen auf die Natur. **EL**

● ● NEOLIBERALER HOLZWEG

Nationalbankchef Holzmann ist auf dem Holzweg, wenn er die Corona-Epidemie als positive Reinigung für die Wirtschaft sieht. Nur überlebensfähige

Unternehmen sollen die Krise überstehen, um die anderen sei es nicht schade. Ob der FPÖ-nahe Notenbanker das auch den Beschäftigten erzählt, die ihre Arbeit verlieren? Die Finanzkrise vor 10 Jahren sei schlimmer gewesen? Das kann nur jemand sagen, der wie eine Bank denkt. **SL**

● ● GLOBALISIERUNG IST NICHT ALLES

Binnenmärkte und regionale Produkte gewinnen in diesen Zeiten an Bedeutung – Staaten, die sich selbst versorgen können, haben bessere Chance die Krise zu überdauern. Klopapier-Hamstern ist hierbei aber nicht die Lösung – obwohl das einige Österreicher*innen zu denken scheinen. Lebensmittelkreise einrichten, Tauschbörsen etablieren und Selbstversorger durch Gemüseanbau werden, ist – dort wo es möglich ist – wohl zweckdienlicher. **EL**



„Unterstützung für die Beschäftigten ist jetzt so wichtig, damit sich nach der Krise alles rasch wieder normalisiert.“

Renate Anderl
BAK Präsidentin



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

EML/AK-Wien

Druck

gugler GmbH
Auf der Schön 2
A-3390 Melk/Donau

ISSN 1028-4664

Offenlegung: Wirtschaft &

Umwelt ist ein Organ der Bundesarbeitskammer. Aufgabe ist die Vermittlung fundierter wissenschaftlicher Grundlagen der Nachhaltigkeit und auf den Gebieten Ökologie, Umweltökonomie, Umweltpolitik. Ziel ist die Förderung des Bewusstseins für nachhaltige Entwicklung und die Verbreitung von Informationen über die Wechselwirkungen von Ökologie und Ökonomie.

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



Druck nach der Richtlinie „Druck-erzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens gugler*print, Melk, UZW-Nr. 609, www.gugler.at



Höchster Standard für Ökoeffektivität. Globe to Globe™ zertifizierte Druckprodukte innovated by gugler.



EU Ecolabel : AT/28/001

Inhalt

Schwerpunkt

Agrarmilliarden

Für den ländlichen Raum statt für die Agrarindustrie.

Seite 10

Biodiversität

Kann die Landwirtschaft auch anders?

Seite 14

Umweltschutz

Förderungen an Umwelt- und Klimazielen ausrichten.

Seite 18

Betrieb

GKB

Weststeirische Eisenbahn mit Potenzial.

Seite 22

Leben

Lebensmittel

Ernährung muss sozialer und ökologisch nachhaltiger werden.

Seite 26

Politik

Regierungsprogramm

Ökologisch ambitioniert, aber Finanzierung nicht gesichert.

Seite 28

AK-Studie

Auto-Ökobilanz

Weder E-Fahrzeuge noch Verbrenner liefern transparente Infos.

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

Corona und Landluft

Der Schwerpunkt dieser Ausgabe widmet sich der Landwirtschaft, der Agrarpolitik und ihren ökologisch blinden Flecken, sowie problematischen Folgen. Aber aufgrund der Ausnahmesituation, in der sich die Welt im Augenblick befindet, soll auch hier das Thema Corona angesprochen werden.

Seit Jahren fordern wir wirksame Maßnahmen zum Klimaschutz, die auf soziale Ausgewogenheit, Verteilungsgerechtigkeit und Erhalt von Arbeitsplätzen ausgerichtet sind. Durch die Coronakrise erleben wir jetzt drastische Einschnitte in unser tägliches Leben und in die Wirtschaft. Die Lage ist bedrohlich, vor allem für die Gesundheit vieler Menschen, das Gesundheitssystem und die Versorgung der Bevölkerung. Für die Beschäftigten geht es in erster Linie darum, ihre Arbeitsplätze und Einkommen auch in der Krise zu sichern. Aber es stellt sich dennoch die Frage, wieso man bei Corona ganz selbstverständlich auf Ge- und Verbote setzt, bei der Klimakrise, die die Existenz von immer mehr Menschen ebenso bedroht, aber bisher vor allem auf Anreize, Förderungen und die Marktkräfte vertraut. Wenn die Regierung jetzt zurecht die Wirtschaft mit einem Milliardenpaket unterstützt, dürfen die Arbeitnehmer*innen und der Klimaschutz nicht vergessen werden. Es wäre unverantwortlich, die alte fossile Wirtschaft mit Steuergeldern wiederherzustellen, ohne die Gelegenheit für einen klimagerechten Umbau zu nutzen.

Das Virus macht auch keinen Bogen um die gesunde Landluft. Aber ist die denn so gesund? Ist die Landwirtschaft so natürlich und biologisch, wie es die Agrarlobby und die Lebensmittelindustrie uns glauben machen wollen? Was ist mit Tierleid, Pestiziden, Nitrat im Grundwasser, Insektensterben und Luft- und Bodenbelastung? Fakt ist, dass in Österreich weniger als 4 Prozent der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft arbeiten, die Landwirtschaft 1,3 Prozent zum österreichischen BIP beiträgt, die Förderung der Landwirtschaft aber etwa ein Drittel des EU-Budgets ausmacht. Gründe genug, um auch die Agrarförderung endlich umfassend am Umwelt- und Klimaschutz zu orientieren.

Sylvia Leodolter

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

Nachrichten

MIKROPLASTIK

In der Tiefsee entdeckt

Im Pazifischen Ozean in rund 6.500 Meter Tiefe haben britische Forscher*innen einen bislang unbekannten Flohkrebs entdeckt. Das Bedenkliche daran: Die neue Tiefsee-Art enthält Plastik in ihrem Körper. Die Forscher*innen gaben ihm daher den Namen Eurythenes plasticus. „Damit wollen wir ein starkes Zeichen gegen die Meeresverschmutzung setzen und deutlich machen, dass dringend etwas gegen die Plastikflut getan werden muss“, argumentiert der Forschungsleiter. Im Wasser wird der Plastikmüll zu Mikroplastik zerkleinert und wird von Tieren wie E. Plasticus aufgenommen. Der im Flohkrebs gefundene Kunststoff PET sowie andere Kunststoffe können sich im Meer mit Schadstoffen aus der Industrie verbinden, die sich nur sehr langsam abbauen. Die Umweltschutzorganisation WWF fordert daher dringend

ein UN-Abkommen, das weltweit die Müllreduktion und ein verbessertes Abfallmanagement vorschreibt. Auch Europa ist dringend gefordert. **SI**

DIGITALE VIGNETTE

Keine Megastrafen mehr

Wer in Österreich die Autobahn mit einem Pkw benützt, kann neben der „Klebevignette“ die Maut auch online entrichten. Diese digitale Vignette gilt dann aber nur für das eingetragene Kfz-Kennzeichen. Nicht wenige vergessen aber ein geändertes Kfz-Kennzeichen (va. beim Umzug in einen anderen politischen Bezirk) bei der ASFINAG zu registrieren. Das kann aber böse enden, weil mit jeder neuen Autobahnauffahrt eine „Ersatzmaut“ à 120 € für die unbeabsichtigte Mautprellerei fällig wird. Bei einigen (z.B. Pendler*innen) kommt dabei innerhalb von 4 bis 6 Wochen einiges zusammen. Künftig soll dieses Versehen nur mehr



Plastikmüll ist nicht nur am Strand, sondern sogar in der Tiefsee zu finden.

höchstens mit 120 € geahndet werden. Tipp: Genauere Details bei ASFINAG – Hotline (0800 400 12 400) erfragen. **FG**

FLUGHAFEN HEATHROW

Immer diese dritten Pisten ...

Der Plan für den Bau der dritten Landebahn am Flughafen Heathrow, dem Flughafen mit dem höchsten Passagieraufkommen in Europa, ist unzulässig. Dies entschied das Berufungsgericht von England und Wales (Court of Appeal) am 27. Februar, nachdem Umweltorganisationen sowie die Stadt London und andere Gemeinden gegen den Plan Einspruch erhoben hatten. Das Gericht hebt mit dem Urteil (Verfahren C1/2019/1154) das „Airports National Policy Statement“ auf, die politische Planungsgrundlage für die Flughafenenerweiterung. Der Grund ist die unzureichende Berücksichtigung der Verpflichtung zur Verringerung der CO₂-Emissionen, die

sich aus dem Klimaabkommen von Paris ergibt. Gegen das Urteil ist eine Berufung beim Obersten Gericht (Supreme Court) des Vereinigten Königreichs möglich. Von der Regierung ist diese nicht zu erwarten, da Boris Johnson ein Gegner des Projekts ist. Jedoch plant der Flughafen Heathrow, selbst beim Supreme Court Berufung einzulegen. **CS**

EU-INVESTITIONSPLAN

Geld für Just Transition

Die EU soll bis 2050 zum ersten klimaneutralen Wirtschaftsraum der Welt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind einerseits massive Investitionen erforderlich. Die Umstellungen in der Produktion werden zu ungleichen Entwicklungen in Branchen und Regionen führen. Um für beides vorzusorgen, hat die Europäische Kommission am 14. Jänner 2020 einen Investitionsplan für ein zukunftsfähiges Europa (bzw. für den europäischen Grünen Deal) und einen Mechanismus

FLOTTENZIELE

Immer mehr Neuwagen mit hohem CO₂-Ausstoß

Das dritte Jahr in Folge stieg 2019 der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der in Österreich neu zugelassenen Pkw. berichtet der Verkehrsclub Österreich (VCO) auf Basis von Zahlen der Statistik Austria. Während seit dem Jahr 2000 bis 2016 – im Einklang mit den Zielen der EU für den Flottenverbrauch der Autos – eine deutliche Abnahme des mittleren CO₂-Ausstoßes der Pkw zu beobachten war, stiegen die durchschnittlichen Emissionen der Benziner von 122 auf 128 Gramm pro Kilometer (g/km) (nach dem alten Messzyklus NEFZ); bei Diesel stiegen die Werte in diesen drei Jahren sogar von 123 auf 133 g/km. Dies geht damit einher, dass in diesen drei Jahren die Zahl der Neuwagen mit einem Ausstoß von über 150 g/km – also der besonders emissionsstarken Pkw – um 74 Prozent zunahm, während die der besonders emissionsarmen Fahrzeuge (unter 100 g/km) um 64 Prozent sank. Die Zahl der Null-Emissionsfahrzeuge (vor allem Elektroautos) nimmt zwar zu, aber bei weitem nicht so rasch, wie es notwendig wäre, um die Zunahme bei den Verbrennungsmotoren zu kompensieren. **CS**

für den gerechten Übergang vorgestellt. Mit dem Investitionsplan sollen in den kommenden zehn Jahren nachhaltige Investitionen in Höhe von mindestens einer Billion Euro ausgelöst werden. Die Europäische Investitionsbank wird dabei eine Schlüsselrolle spielen. Der Mechanismus soll demgegenüber im Zeitraum 2021 bis 2027 mindestens 100 Mrd. Euro mobilisieren, um negative Auswirkungen in den von der Umstellung am stärksten betroffenen Regionen abzufedern. **FW**

EU-TAXONOMIE

Definition nachhaltiger Investitionen

Am 5. Dezember 2019 erzielten das Europäische Parlament und der Rat eine politische Einigung über das EU-weite Klassifikationssystem für nachhaltige Investitionen. Dieses soll dazu beitragen, Finanzkapital in den Übergang in eine klimaneutrale bzw. grüne Wirtschaft umzulenken. Die politische Einigung ist ein wesentlicher Baustein zur Umsetzung des von der Kommission im März 2018 vorgelegten Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums. Durch

eine gemeinsame Definition nachhaltiger Wirtschaftstätigkeit sollen zukünftig die Fragmentierung des Markts beseitigt und Probleme des „Greenwashing“ eingedämmt werden. Beschlossen wurde vorerst ein allgemeiner Rahmen, der insbesondere sechs Umweltziele und vier Kriterien für nachhaltige Tätigkeiten festlegt. Die weitere Präzisierung erfolgt auf Grundlage des Endberichts der Sachverständigengruppe für ein nachhaltiges Finanzwesen, die endgültige Auflistung wird in delegierten Rechtsakten festgelegt. **FW**

ZIELE FÜR 2050

Europäisches Klimagesetz

Am 4. März 2020 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zum Europäischen Klimagesetz vorgelegt. Damit soll das Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen der EU bis 2050 auf Null zu reduzieren, rechtsverbindlich werden. Die Vision einer klimaneutralen Wirtschaft hat die Kommission erstmals im November 2018 klarer umrissen. Im März 2019 wurde das Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, vom Europäischen Parlament gebilligt. Der Rat hat im

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Green Deal nach Corona

Noch vor Weihnachten legte die Europäische Kommission den Grundstein für ihr ambitioniertes politisches Programm in den kommenden Jahren. In der Mitteilung zum europäischen Grünen Deal heißt es: „Es handelt sich um eine neue Wachstumsstrategie, mit der die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist.“

Bereits im Jänner wurden Vorschläge für einen „Mechanismus für einen gerechten Übergang“ und einen „Finanzierungsplan für ein nachhaltiges Europa“ unterbreitet. Im März folgten u.a. der Entwurf für ein europäisches Klimagesetz, eine neue Industriestrategie und ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft. Damit wird das Bekenntnis zu einer klimaschonenden und fairen EU-Wirtschaft zunehmend mit Leben erfüllt. Welche Chancen der Grüne Deal für progressive Politik eröffnet, wird sich dennoch erst zeigen.

Unumstritten ist, dass die Umstellung und Modernisierung der EU-Wirtschaft Unsummen verschlingen wird. Wer die Kosten tragen soll, ist weniger klar. Werden die klimapolitisch notwendigen Investitionen zum Aufbau öffentlichen Eigentums beitragen, oder eher die Privatisierung der Daseinsvorsorge vorantreiben? Führt die Umsteuerung im Verkehr auch zur Verbesserung der vielfach problematischen Arbeitsbedingungen, oder geht es primär um die Förderung neuer Technologien?

Angeichts der Corona-Pandemie werden die Karten wohl neu gemischt. Nicht nur die Mitgliedstaaten, auch die Europäische Kommission und die EZB haben klargestellt, dass sie die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Gesundheitskrise mit allen Mitteln bekämpfen werden. Ob das die sozial-ökologische Wende beschleunigen oder eher die Strukturen der fossilen Wirtschaft festigen wird, werden wir wissen, wenn die aktuelle Krise überstanden ist.

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



Langsamer: Auf den niederländischen Autobahnen darf ab 16. März während des Tages (zwischen 6 und 19 Uhr) nur mehr 100 km/h gefahren werden. Dies ist eine der Maßnahmen, die die Niederlande treffen, um die „Stickstoffkrise“ in den Griff zu bekommen. Diese entstand, als der „Raad van State“, vergleichbar einem Höchstgericht, die Genehmigung von Großprojekten verbot, da die Auswirkungen auf die zu hohen Stickoxid-Emissionen, insbesondere auf Naturschutzgebiete, nicht ausreichend geprüft seien. In der Folge schlug die Regierung ein Maßnahmenpaket vor, mit dem die Stickoxidemissionen verringert werden sollen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist ein Teil dieses Pakets.

Niedriger: In Deutschland wurde im Rahmen des Klimapakets beschlossen, die Mehrwertsteuer auf Bahntickets zu senken. Statt zuvor 19 Prozent, dem Normalsteuersatz in Deutschland, beträgt die Mehrwertsteuer seit 1. Jänner 2020 nur mehr 7 Prozent. Die Deutsche Bahn hat angekündigt, diese Preissenkung

vollständig an die Kunden weiterzugeben. In Österreich gilt im Personentransport mit Bahn und Bus bereits jetzt der ermäßigte Steuersatz von 10 Prozent. Fluggesellschaften lachen darüber nur, denn sie zahlen überhaupt keine Mehrwertsteuer. Nicht nur Tickets im grenzüberschreitenden Verkehr sind nach der EU-Mehrwertsteuerrichtlinie steuerfrei, sondern auch alles Material bis hin zum Treibstoff.

Früher: Im Vereinigten Königreich (UK) soll das Verbot von Neuzulassungen von Autos mit Verbrennungsmotor früher erfolgen, als ursprünglich geplant. Während es lange hieß, dass ein solches Verbot 2040 kommen solle, um die Klimaneutralität 2050 zu erreichen, wurde dieser Zeitpunkt auf 2035 vorgezogen. Mit der offiziellen Einladung zur nächsten Klimakonferenz (COP 26) in Glasgow forderte der britische Premierminister andere Staaten auf, bis 2050 klimaneutral zu werden. Im Zuge dieser Aufforderung kündigte er auch das frühere Aus für die Zulassung von Verbrennungsmotoren in UK an.

Nicht ganz überraschend begrüßten Umwelt-NGOs die Maßnahme, während britische und deutsche Autohersteller die Ankündigung kritisierten. Mittlerweile hat der englische Verkehrsminister sogar in Aussicht gestellt, dass das Verbot bereits 2032 kommen könnte.

Weniger: Die Corona-Pandemie trifft die Fluglinien besonders stark, da viele Staaten den Flugverkehr radikal eingeschränkt haben. Nun hat die Europäische Kommission die Regeln für die Vergabe von „Slots“ gelockert, um sogenannte Geisterflüge zu vermeiden. In normalen Zeiten ist die Nachfrage nach „Slots“, den Zeitfenstern, in denen Flugzeuge starten oder landen dürfen, sehr hoch. Die Slots werden nach internationalen Regeln vergeben. Nach diesen Regeln haben Fluglinien in einem Jahr nur dann wieder ein Anrecht auf ihre Slots, wenn sie im Jahr zuvor zumindest 80 Prozent der Slots genutzt haben. Das führt zu „Geisterflügen“, die nur durchgeführt werden, um Slots zu behalten, auch wenn der Flug bei weitem nicht ausgelastet ist.

Dezember 2019 nachgezogen. Das Klimagesetz soll nun Rechtssicherheit geben, nicht zuletzt indem der Weg in die Klimaneutralität detaillierter beschrieben wird. Die Zielvorgabe für 2030 soll mitsamt der einschlägigen Instrumente angepasst, ein Zielpfad für den Zeitraum 2030 bis 2050 festgelegt werden. Ab 2023 möchte man in einem 5-Jahres-Rhythmus prüfen, ob die ergriffenen Maßnahmen mit der Zielerreichung harmonisieren. Darüber hinaus sollen die Mitgliedstaaten Strategien zur Anpassung an den Klimawandel entwickeln. **FW**

GENTECHNIK

Handelsabkommen gefährdet EU-Standards

Das Freihandelsabkommen der EU mit den USA – kurz TTIP ist eigentlich auf Eis gelegt. Stattdessen prüft die EU jetzt ein Mini-Handelsabkommen für US-Agrarexporte bei dem auch für gentechnisch veränderte Organismen Erleichterungen angedacht sind. Gleichzeitig wird von der EU betont, dass keine größeren Zugeständnisse wie Zollsenkungen oder Änderungen der EU-Gesetze vorgesehen sind. Es wird betont: „Wir befassen uns wirklich nur mit regulatorischen Fragen, die den Handel in gewisser Weise beeinträchtigen, und versuchen daher, Maßnahmen zu finden, die übrigens seit langem bestehen“. EU-Beamte haben bereits mitgeteilt, dass dies die Zulassung von gentechnisch veränderten Organismen, die im Rahmen des Mini-Deals aus den USA in die EU importiert wurden, beschleunigen könnte. Dies ist das erste Mal, dass ein EU-Beamter dies bestätigt. Die AK, Gewerkschaften und die Zivilgesellschaft lehnen ein Aufweichen der strengeren europäischen Umwelt- und Ge-



Lärm- und Abgas-Kontrollen bei Motorrädern wurden vereinfacht und verschärft.

sundheitsstandards ab. So gibt es z.B. in den USA keine Kennzeichnung bei GVO-Produkten und die Neue Gentechnik fällt nicht unter das Zulassungssystem. **SI**

SOZIALE ASPEKTE

Heizarten in Österreich

Im Auftrag der AK hat das Forschungsinstitut „Economics of Inequality“ der Wiener Wirtschaftsuniversität erstmals die Heizarten und Energieträger österreichischer Haushalte nach sozioökonomischen Merkmalen und Regionen ausgewertet. Dabei zeigt sich, dass Gas am weitesten verbreitet ist (27 Prozent), gefolgt von Fernwärme (25 Prozent), Brennholz und Heizöl (je 16 Prozent) sowie Strom (7 Prozent). Fast die Hälfte der österreichischen Haushalte lebt im Eigentum, die Hauszentralheizung stellt dabei die häufigste Heizungsart dar. Eigentümer heizen zu ähnlichen Teilen mit Gas, Heizöl und Brennholz. Im Gegensatz dazu nutzen Haushalte in (Haupt-)Miete am häufigsten Fernwärmeheizungssysteme, gefolgt von Gasheizungen. Rund 16.500 Haushalte haben gar kein fest installiertes Heizungssystem. Die Studie liefert grundlegende Ergebnisse, um den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern sozial verträglich zu gestalten (siehe auch Umweltgrafik rechts). **FW**

VORERST GESCHEITERT

Industrie will Gewässerschutz aufweichen

Die europäische Industrielobby möchte die strengen Regelungen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zum Gewässerschutz aufweichen. In Hinblick auf den Green Deal und die Herausforderungen für die Industrie müssten die Regeln überarbeitet werden, argumentierte Business Europe in einem Brief an den kroatischen Ratsvorsitz. Besonders der Grundansatz, wonach kein Projekt die Wasserqualität

von Gewässern verschlechtern darf, schränkt aus ihrer Sicht die Industrie zu stark ein. In Europa sind derzeit 60 Prozent der Flüsse bzw. Gewässer in einem schlechten Zustand. Im Dezember kam die EU-Kommission zu dem Schluss, dass die Richtlinie ihre Ziele erfüllt und nicht überarbeitet werden muss. Vielmehr liegen die Verzögerungen an der mangelhaften Umsetzung der Mitgliedstaaten. Vor allem eine zu geringe Finanzierung und nicht ausreichende Verschränkung mit anderen Gesetzen sind dafür verantwortlich. Das gilt auch für Österreich. Die Umweltminister*innen unterstützen den Vorschlag der EU-Kommission, die Richtlinie nicht zu überarbeiten. **SI**

MOTORRÄDER

Neue Abgaswerte ab 2020

Seit 1. Jänner 2020 müssen neu typisierte Motorräder und Mopeds die EU-Emissionsnorm Euro 5 erfüllen. Damit erreicht

diese Fahrzeugkategorie bei Kohlenmonoxid, Stickoxiden und flüchtigen Kohlenwasserstoffen mit Verspätung das Niveau von Benzin-Autos. Im Durchschnitt werden die Schadstoffe im Abgas um bis zu einem Drittel reduziert. Umweltpolitisch getrübt wird diese Norm durch die verspätete Einführung einer On Board Diagnose (OBD), die erst ab 2024 vorgeschrieben ist und die Funktionstüchtigkeit der Abgasvorrichtungen (Katalysator) für die Kontrolle besser aufzeichnen soll. Mit dieser OBD soll auch gleichzeitig eine neue Lautstärkenmessung vorgeschrieben werden. **FG**

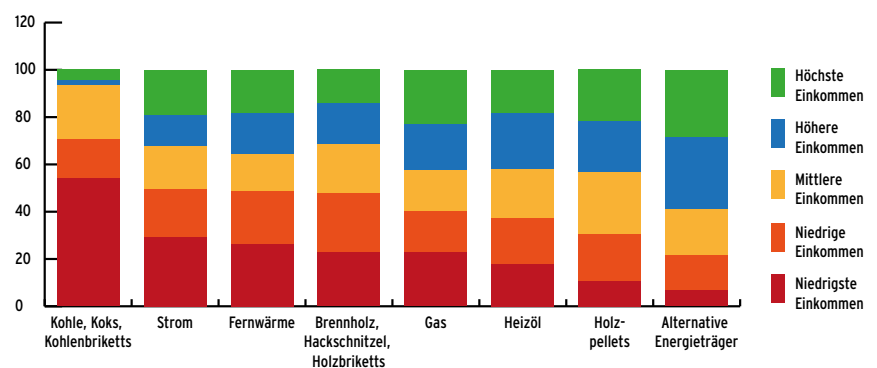
DIESELGATE

Entscheidungen ante portas

Der Dieselskandal ist eine unendliche Geschichte. Dieses Jahr könnte aber für Umwelt und Verbraucher*innen rechtlich klärende Entscheidungen bringen. Der EuGH (C-343/19) muss darüber befinden, wann und wie

WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

So heizt Österreich: Energieträger nach Haushaltseinkommen



Bei Gas, Fernwärme, Brennholz, Heizöl und Strom sind die Unterschiede zwischen den Einkommensgruppen nicht besonders groß. Regional betrachtet, wird in Südösterreich neben Fernwärme und Heizöl besonders oft Brennholz verwendet, in Westösterreich hingegen Heizöl und in Ostösterreich Gas und Fernwärme. Kohle, die von 18.000 Haushalten genutzt wird, kommt überdurchschnittlich häufig

im Burgenland, Niederösterreich und der Steiermark sowie in den untersten zwei Einkommensgruppen vor. Wenig überraschend ist, dass sich Heizungen mit alternativen Energieträgern vor allem Haushalte mit höheren Einkommen leisten können. Bei den Energieträgern folgt nach Gas, Fernwärme und Brennholz sowie Heizöl der Strom an 5. Stelle, darauf folgen Holzpellets und zum Schluss Kohle. **SL**



VOR 30 JAHREN

Klimawarnung ignoriert

Wirtschaft und Umwelt 1/1990: Das Energiekonzept von Minister Schüssel legt den Grundstein für den Weg in die Klimakrise.

„Das vom Wirtschaftsminister vorgelegte Energiekonzept ist der Tiefpunkt der österreichischen Energiepolitik der letzten zwanzig Jahre. [...] Um die derzeit beobachtete weltweite Temperaturerhöhung von einem Zehntel Grad pro Jahrzehnt nicht über dieses, vielleicht gerade noch verkraftbare Ausmaß steigen zu lassen, sind dramatische Verminderungen der Verbrennung von Erdöl, Kohle und Erdgas nötig. [...] Nach dem Anfang Dezember 1989 vorgelegten Energiekonzept des Wirtschaftsministers wird alles ganz anders kommen. Der Verbrauch fossiler Energieträger wird für Österreich in den nächsten 15 Jahren um 45 Prozent steigen, der Kohlendioxidausstoß um 35 Prozent. [...] Das Energiekonzept spielt [...] mit dem Gedanken, im Jahr 2000 weniger Strom aus Wasserkraftwerken als 1988 zu erzeugen, aber um etwa 50 Prozent mehr aus kalorischen Kraftwerken.“

VOR 15 JAHREN

Verkehr ohne Motor

Wirtschaft und Umwelt 1/2005 plädiert für Gleichberechtigung motorisierter und nicht-motorisierter Verkehre in der Planung.

„In der Nebenrolle ‚Freizeitverkehr‘ in der Vergangenheit geduldet, werden die Potenziale des nichtmotorisierten Individualverkehrs zunehmend erkannt. Große Erwartungen – zur Bewältigung der ständig steigenden Verkehrsmengen – bestehen in der Kombination von Fuß- und Radverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln. [...] In der Planung wurden Mindeststandards für den Fuß- und Radverkehr eingeführt: 2 Meter Mindestgehsteigbreite, fußgängergerechte Ampelschaltungen, direkte Querungsmöglichkeiten, Gehsteigabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Personen, Niederflrbusse und Straßenbahnen, Radwege auf Hauptstraßen, Radfahren gegen die Einbahn usw. [...] Zwar sind diese Maßnahmen, wenn sie auf Kosten des motorisierten Verkehrs umgesetzt werden, weiterhin konfliktbehaftet, sie sind jedoch Ausdruck geänderter Werthaltungen im Bereich der Verkehrsplanung.“



In den 1950-er Jahren machte man sich bei VW keine Abgassorgen.

Abgasvorrichtungen bei Diesel-Pkw funktionieren müssen. Konkret geht es darum, ob Diesel-Pkw zum „Schutz des Motors“ bei Außentemperaturen unter 17 Grad („Thermofenster“) die Abgasreinigung zurückfahren können oder Grenzwerte bei Stickoxiden auch bei „gewöhnlichen Fahrbedingungen“ einhalten müssen. Daneben entscheidet er über das unterschiedliche Abgasverhalten von VW-Motoren am Prüfstand und „im realen Leben“. Entscheidet er gegen die Autohersteller, so ist die EU-Betriebsgenehmigung dieser Pkw gemäß Typengenehmigung ungültig. Ein Schlussantrag der Generalanwältin ist für 28. April 2020 anberaumt.

In Deutschland entscheidet am 5. Mai 2020 der Bundesgerichtshof in letzter Instanz, welche Entschädigung VW-Käufer*innen bekommen müssen. Im Raum steht hierzu die volle Rückerstattung des Kaufpreises oder nur der Kaufpreis nach Abzug der Nutzung. **FG**

TSCHECHIEN

Neues Mautsystem im Betrieb

Die Tschechische Republik hat ihr Bemautungssystem für Lkw umgestellt. Seit 1. Dezember 2019 wird bei unserem Nachbarn die Maut satellitengestützt

eingehoben. Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht entrichten über ein Bordgerät mittels GPS die fahrlleistungsabhängige Lkw-Maut. Dieses System löst die Mikrowellen-Technologie ab, die seit 2007 im Betrieb war. Mit dieser Umstellung können neben den bereits erfassten Autobahnen auch rund 900 km Landstraßen erstmals bemautet werden. Dadurch sollen mehr an Mauteinnahmen (dzt. rund 400 Millionen Euro) erzielt und die „Mautflucht“ auf gut ausgebaute Landstraßen vermieden werden. Ein Grund für den Umstieg waren auch die wesentlich geringeren Betriebskosten für die Mauteinhebung. **FG**

BESTANDSAUFNAHME

Die Umwelt in Europa

Der Zustand der Umwelt hat sich verschlechtert, die Aussichten sind gemischt und die Herausforderungen beispiellos. Das ist das Fazit des Berichts „Die Umwelt in Europa. Zustand und Ausblick 2020“ der Europäischen Umweltagentur (EEA). Dieser Bericht, der alle fünf Jahre erscheint, liefert eine schonungslose Bestandsaufnahme Europas mit Blick auf das Erreichen der Politikziele 2020 und 2030 sowie des Pariser Klima-Vertrags. Trotz Fortschritten bei Ressourceneffizienz und Emissionsre-

duktionen haben sich die Umwelttrends nicht verbessert. Die meisten Ziele für 2020, insbesondere im Bereich der biologischen Vielfalt, werden nicht erreicht. Nur mit Hilfe einer beispiellosen Wende, so die EEA, besteht noch die Möglichkeit zur Erreichung der längerfristigen Vorgaben und Ziele für 2030 und 2050. Schlüsselsektoren sind hierfür Energie, Mobilität, Wohnen und Ernährung, mit denen ein gutes Leben innerhalb der ökologischen Belastungsgrenzen des Planeten erreicht werden kann. **FG**

DOPPELTER IRRWEG

Pack das Tier in den Tank

Beinahe wurde nun der Werbeslogan aus den 1980-er Jahren, „sich den Tiger in den Tank zu packen“ Realität. Zwar nicht mit der geschmeidigen Raubkatze, sondern mit kleinen Nerzen die über viele Umwege tatsächlich im Kraftstoffreservoir landen könnten. Hintergrund dabei ist, so haben Recherchen des Westdeutschen Rundfunk ergeben, dass nur der behaarte Teil der Tiere Produktionsziel ist. Alles andere muss entsorgt werden. Diese nicht benötigten, enthäuteten Nerze werden an Tierkörperverwertungsanlagen geliefert. Der Rohstoff Kadaver wird dort weiterverarbeitet und „ein Großteil des Tierfettes in die Biodieselindustrie verkauft“. Ebendort wird es raffiniert und den Kraftstoffen beigemischt. Das Ganze induziert auch einen Menge Verkehr, liegen die Pelztierfarmen wegen der niedrigen tierschutzrechtlichen Bestimmung in Dänemark, die Tierkörperverwertungen in Deutschland und die Raffinerien in Belgien und den Niederlanden. **GL**

INTERVIEW MIT LEONORE GEWESSLER

GUTE KLIMAPOLITIK MUSS LEISTBAR WERDEN

Leonore Gewessler leitet mit dem BMK ein Ministerium, in dem erstmals die Zuständigkeiten für Klima, Umwelt, Energie, Verkehr, Innovation und Technologie gebündelt sind. Für uns erläutert sie, wie sie den Weg in Österreichs Klimaneutralität bis 2040 ebnen möchte.

Nach 20 Jahren Stillstand bei der Reduktion von Emissionen sollen die nächsten 20 Jahre nun Klimaneutralität bringen. Warum sollte das jetzt gelingen?

Wir haben mit dem Regierungsprogramm einen ambitionierten Plan für aktiven Klimaschutz und dafür ist es höchste Zeit. Dadurch, dass in meinem Ressort die entscheidenden Hebel wie die Verkehrs- und Energiepolitik zusammenlaufen, können wir Maßnahmen ganzheitlich realisieren. Wir arbeiten derzeit intensiv an zahlreichen Schritten, wie z.B. einem Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien, einem neuen Energieeffizienzgesetz und dem 1-2-3 Öffi-Ticket. Und wir haben viel Rückenwind dafür – seitens der EU-Kommission wie auch in der Bevölkerung.

Die AK steht für Gerechtigkeit und schaut daher besonders auf die Verteilungswirkungen von klimapolitischen Maßnahmen. Wie wollen Sie sicherstellen, dass einkommensschwache Haushalte nicht übermäßig belastet werden?

Unser Ziel ist, auf dem Weg zur Klimaneutralität niemanden zurückzulassen. Veränderungen sind nicht überall im gleichen Tempo möglich und darauf gilt es, Rücksicht zu nehmen – auch in der ökosozialen Steuerreform. Wir wollen die Voraussetzungen schaffen, dass für alle ein klimafreundliches Leben möglich und leistbar ist. Die Abwendung der Klimakrise muss natürlich auf eine solidarische Art und Weise geschehen – unsere Steuerreform soll eben nicht nur ökologisch, sondern auch sozial positiv wirken. Von vielen Klimaschutz-Initiativen profitieren vor allem auch einkommensschwache Haushalte: ein Beispiel dafür

sind Energieeffizienz-Maßnahmen bei Gebäuden. Sie senken sowohl die CO₂-Emissionen als auch die Kosten für Strom und Heizung und bekämpfen dadurch das Phänomen der Energiearmut.

Die Bundesregierung hat bereits eine Task Force zur ökosozialen Steuerreform eingesetzt. In welcher Form werden Sie die Sozialpartner darin einbinden?

Wir wollen die besten Ideen und verschiedene Perspektiven zur Ökologisierung des Steuersystems einfließen lassen. Deswegen arbeiten wir derzeit mit dem Finanzministerium an einem Format, wie verschiedene Stakeholder – insbesondere die Sozialpartner – einbezogen werden und ihre Ideen vorbringen können. Mein Ziel ist jedenfalls, dass die österreichische Klimapolitik und die Maßnahmen zur Ökologisierung des Steuer- und Wirtschaftssystems von einem breiten nationalen Konsens getragen werden.

Klimapolitik kann mit Steuern, mit Ge- und Verboten oder mit öffentlichen Investitionen arbeiten. Worauf werden Sie den Schwerpunkt legen?

Angesichts des Ausmaßes der benötigten Veränderung brauchen wir einen Instrumentenkoffer an unterschiedlichsten Maßnahmen. Rechtliche Rahmenbedingungen spielen dabei eine zentrale Rolle. Klar ist, dass wir uns keine kontraproduktiven Schritte wie neue Ölheizungen leisten können. Auch Investitionen sind unerlässlich, etwa, um den Umstieg vom Auto zu den Öffis so attraktiv wie möglich zu machen und die Finanzierung von notwendigen Schritten – wie den Austausch von Ölheizungen und den Ausbau von erneuerbaren Energien – sicherzustellen.



Leonore Gewessler ist Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

EU-Agrarmilliarden: Verantwortung liegt bei den Mitgliedstaaten

Tierleid, Glyphosat, Nitrat im Grundwasser, Klimakrise, ungerechte Verteilung der Fördermittel, Landflucht – die EU-Agrarpolitik (GAP) hat Handlungsbedarf. Aber ohne Druck und Konsequenzen bei Nichterreichen der EU-Ziele wird sich wohl kein Erfolg einstellen. VON MARIA BURGSTALLER*

Biodiversität

Die Idylle der Landwirtschaft widerspricht den Tatsachen.

S. 14

Umweltschutz

Fördergelder müssen an Umweltschutz gebunden werden.

S. 18

Immer dann, wenn über Tierqualen und sonstige Missstände in der Landwirtschaft berichtet wird, taucht auch die Frage auf, warum das Agrarfördersystem so etwas möglich macht. Erst kürzlich erreichte uns schockierendes Bildmaterial zu den EU-weit verbreiteten Praktiken einer Milch- und Fleischproduktion, die Tierleid mit sich bringt. Junge Saugkälber von Milchviehbetrieben werden dabei tausende Kilometer zur Mast in ein anderes EU-Land transportiert. Nach weiteren, tagelangen Transporten erfolgt die Schlachtung außerhalb der EU-Grenzen unter grauenhaften Bedingungen.

Diese untragbaren Missstände sind systemimmanent. Solche Kälbergeburten sind lediglich ein notwendiges Übel und „Nebenprodukt“ der gestiegenen EU-Milchproduktion von Hochleistungsrassen. Unter Insidern war diese Praxis längst bekannt. Denn die Hochleistungsproduktion ist in der EU gängige Praxis und auch in Österreich angekommen. Betriebe, die an diesen Praktiken beteiligt sind, erhalten Fördergelder in Form von Flächenprämien und Investitionsförderungen für Stallbauten.

Diese Agrarförderungen werden auch ohne Auflagen an die Tierhaltung



***Maria Burgstaller** ist Agrar-
ökonomin und Mitarbeiterin
in der Abteilung Wirtschafts-
politik in der AK Wien.



Von landwirtschaftlicher Idylle leider keine Spur. Spaltenböden sind nach wie vor Realität.

vergeben und stehen in keinem Zusammenhang mit der Art der Milchproduktion.

Spannungsfeld Tierhaltung

Generell strengere EU-weite Regelungen für die Verbesserung der Agrarproduktion wären notwendig, um unerwünschte Praktiken zu verhindern. Höhere und einheitliche Produktionsstandards wären auch gerechter im Sinne der Wettbewerbsgleichheit zwischen den Mitgliedstaaten. Ambitionierte Vorschläge dafür scheitern meist im Interesse der EU-Agrarminister*innen. Das gängige Argument dagegen ist,

dass dann die Betriebe nicht mehr konkurrenzfähig wären und folglich die Konsument*innen schlechtere Waren aus dem Ausland bekämen. Dieses gern verwendete Bedrohungsszenario ist das beliebteste Totschlagargument für jeden erfolgversprechenden Reformvorschlag. Doch die Fakten schauen anders aus. Agrarprodukte und Lebensmittel werden aus der EU in größeren Mengen ausgeführt als von „draußen“ reinkommen. Die Agrarproduktion der EU ist sehr erfolgreich, mitunter belastet sie bekanntlich damit auch andere Märkte. Tendenz steigend, denn die Exporte haben in →

KURZGEFASST

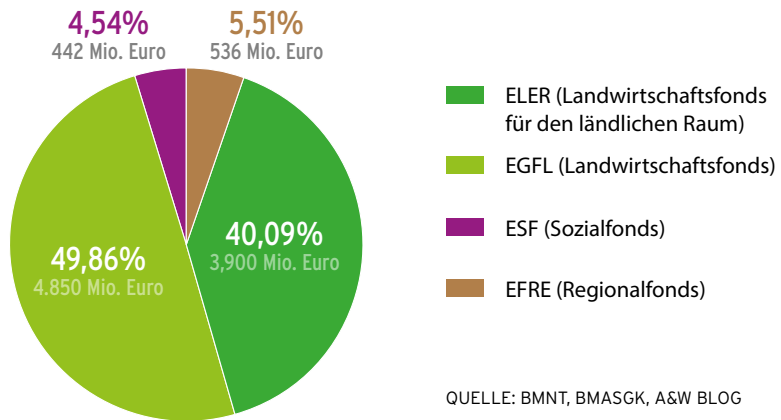
Die EU-Mitgliedstaaten könnten die EU-Agrarmilliarden nutzen und die EU-Ziele konsequent und ambitioniert umsetzen. Im Klartext heißt das: Förderungen an umfangreiche Produktionsauflagen wie Tierschutz, Humusaufbau und Biodiversität binden, Verschmutzung von Luft und Grundwasser verhindern und die ländlichen Räume attraktiver machen, indem Investitionen in soziale Dienstleistungen gefördert werden.

ELER und GAP zum Nachlesen

Mehr Informationen zum Agrarförderprogramm finden Sie hier: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/113/die-kunftige-gemeinsame-agrarpolitik-nach-2020>

EU-Mittel für die wichtigsten EU-Fonds für Österreich 2014–2020

Schwerpunkt Agrarpolitik quo vadis?



→ den letzten Jahren kräftig zugenommen. Das System könnte leicht höhere Standards vertragen.

Als Besonderheit für den Agrarsektor gilt das extrem großzügige Fördersystem der gemeinsamen Agrarpolitik (GAP). Wenn schon keine Einigung für einheitliche, hohe Standards erzielt wird, könnte das gesamte Fördersystem wenigstens auf freiwillige, hohe Tier- und Umweltstandards umgestellt werden. Doch auch in der Agrarförderungspolitik wird mit angezogener Handbremse gefahren. Für den überwiegenden Teil der EU-Agrarförderungen gibt es keinerlei Standards einzuhalten, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Um bei den Tieren zu bleiben: Obwohl seit Jahrzehnten als nicht tiergerecht geltend, genehmigen die EU-Mitgliedsstaaten weiterhin hohe Agrarförderungen für Stallsysteme, wie Vollspaltenböden in der Rinder- und Schweinehaltung und die Anbindehaltung für Kühe, die alles andere als tierfreundlich sind. Den Konsument*innen wird kommu-

Die Landwirtschaft in Österreich erhält die meisten EU-Mittel. Umso wichtiger wäre es, mit diesen Steuergeldern für mehr Umweltschutz, Tierwohl und Beschäftigung zu sorgen.

niziert, dass EU-Agrarprodukte generell einen weitaus besseren Standard hätten, als sonst wo auf der Welt. Die Kennzeichnung der Herkunft steht bei Agrarminister*innen hoch im Kurs und wird schon aus eigenem Interesse vehement eingefordert. Eine Kennzeichnung über die Art der Tierhaltung, wie sie für Konsument*innen als Orientierung beim Einkauf mindestens so wichtig wäre, ist höchst unbeliebt im Kreise der Agrarpolitiker*innen.

Ungelöste Probleme der Agrarpolitik

Trotz heftiger Kritik geht die Weiterentwicklung der GAP nur schleppend voran. In den letzten Jahren gab es massive Einwände dagegen, wie die Agrarfördergelder verwendet wurden. Allen voran waren es die Ergebnisse

aus den Evaluierungsberichten und Rechnungshofprüfungen, Empfehlungen von Wissenschaftern und Feststellungen der NGOs, die eine deutliche Kurskorrektur fordern. Denn die Herausforderungen für die Europäische Agrarpolitik sind vielschichtig aber nicht neu. Viele dieser Probleme wurden bereits vor zwanzig Jahren diskutiert aber nicht gelöst. Manche sogar verschlimmert, wie die Berichte über den Rückgang der Artenvielfalt und das Bienensterben zeigen. Die Agrarpolitik hat Umwelt- und Gesundheitsprobleme durch Nitrat- und Pestizidrückstände im Grundwasser, Ammoniakemissionen, die zu Feinstaubbelastung führen, bisher nicht gelöst.

Schieflage Verteilung

Weitgehend ungelöst ist die ungerechte Verteilung der Fördermittel zu Gunsten der flächenstarken Großbetriebe. Für viele Menschen ist die Akzeptanz für Förderungen deshalb hoch, weil sie kleine Bauernhöfe vor Augen haben, die sie als unterstützenswert sehen. Doch die EU-weite Verteilung der Fördermittel ist nicht wesentlich besser geworden, als das langjährig kritisierte Verhältnis 20:80. Das bedeutet 20 Prozent der großen Betriebe erhalten 80 Prozent des Agrarbudgets. Eine wirksame Obergrenze scheiterte bisher jedoch am Veto der

Die GAP-Milliarden sinnvoll einsetzen durch:

- Förderung von sozialen Diensten und Mobilität im ländlichen Raum
- Bindung an Klimaziele und Klimaneutralität
- Höhere Tierschutzstandards als Fördervoraussetzung
- Strengere Gesetze und Förderauflagen für sauberes Wasser, Luft und Biodiversität

Unser Standpunkt



Landwirtschaftliche Böden haben Potenzial CO₂ zu binden und Humus aufzubauen. Auf der anderen Seite ist die Landwirtschaft aber für enorm viel CO₂-Ausstoß verantwortlich.

Agrarminister*innen. Für die Neuregelung der Agrarförderungen ab 2022 wird – allerdings nur für einen Teil – eine Grenze von 100.000 € pro Betrieb vorgeschlagen. Diese Beschränkung wird jedoch wenig Wirkung zeigen, denn eine Bauernfamilie kann mehrere Betriebe haben. Zudem werden die Löhne ihrer Beschäftigten und die fiktiven Löhne der Betriebsführer*innen dazugerechnet. Daher wird es auch weiterhin Fördermillionäre geben. Auch Großinvestoren, die Ländereien aufkaufen, werden weiterhin in den Genuss von Steuergeldern aus dem Agrartopf kommen. Zukünftig werden die Agrarmilliarden an immer weniger Betriebe gehen. Eine Studie der DZ Bank in Frankfurt kommt zum Schluss, dass die Zahl der Arbeitsplätze in Landwirtschaftsbetrieben in Deutschland von derzeit 650.000 in den nächsten 20 Jahren auf 325.000 halbiert werden könnte. Damit verbunden ist eine extreme Zunahme an Großbetrieben und die Frage, ob öffentliche Förderungen in diesem Umfang weiter gerechtfertigt sind. Alles spricht dafür, Agrarförderungen in Zukunft endlich zielgerechter zu verteilen.

Ziele im neuen GAP-Vorschlag

Bereits seit 2018 ist der Verordnungsentwurf für die GAP 2021-27 in Diskussion. Damit sollen die Mitgliedstaaten den bisher größten Spielraum dafür erhalten, wie sie die Agrarfördermittel einsetzen wollen. Der EU-Verordnungsvorschlag gibt lediglich einen Rahmen und Ziele vor, die zu erreichen sind. In Artikel 5 sind folgende drei allgemeine Ziele formuliert:

(1) „Förderung eines intelligenten, krisenfesten und diversifizierten Agrarsektors, der Ernährungssicherheit gewährleistet;

(2) Stärkung von Umweltpflege und Klimaschutz und Beitrag zu den umwelt- und klimabezogenen Zielen der Union;

(3) Stärkung des sozioökonomischen Gefüges in ländlichen Gebieten.“

Klar erkennbar ist: es geht dabei um wichtige gesellschaftspolitisch relevante Ziele. In den darauf aufbauenden neun spezifischen Zielen, haben drei Zielvorgaben einen klaren Fokus auf Umwelt- und Klimamaßnahmen und nur in einem Ziel wird direkt auf landwirtschaftliche Einkommen Bezug genommen. Die Interessen der Konsument*innen sind in einer vielfachen Hinsicht angesprochen. Ihre Erwartungen an gesunde Lebensmittel und mehr Tierschutz sind zu berücksichtigen. Hervorzuheben ist, dass nicht nur der Agrarsektor, sondern der gesamte ländliche Raum gefördert werden soll. Demnach ist auch das Ziel der

Förderung von Beschäftigung, Wachstum, sozialer Inklusion sowie der lokalen Entwicklung in ländlichen Gebieten umzusetzen. Skeptiker*innen befürchten, dass viele Mitgliedstaaten wenig an ihren bisherigen Förderkriterien ändern werden, anstatt mehr Menschen mit diesen wichtigen EU-Fördergeldern zu unterstützen.

Mit dem ELER (Landwirtschaftsfonds für den ländlichen Raum, siehe Kasten unten) könnte der ländlichen Raum viel besser unterstützt werden. Wenn man bedenkt, dass alleine in Österreich seit dem EU-Beitritt 80.000 Bauernhöfe zugesperrt haben, wäre es nur logisch, dass ein guter Teil der üppigen Landwirtschaftsfonds nicht mehr nur direkt in den Agrarsektor fließen sollte. Gerechtfertigt wäre es, wenn im selben Ausmaß das Budget für diese Maßnahmen steigen würde, wie es der Abwanderung aus dem Agrarsektor entspricht. Das wären dann mindestens 25 Prozent für die nächsten Jahre und nicht 0 Prozent wie zu befürchten ist. Aber die Sichtweise – gerade der Agrarpolitiker*innen selbst – ist hier noch immer sehr kurzfristig. Sie erkennen zu wenig, dass ein lebenswerter ländlicher Raum profitabel für alle wäre. □

FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM

SOZIALE DIENSTLEITUNGEN ALS GAP-MASSNAHME

Viele junge Frauen verlassen das Dorf, weil sie sich in der Stadt besser aufgehoben fühlen. Mangelnde Infrastruktur in Mobilität (fehlende Anbindung an Zugstrecken), Kindergärten und Pflegeeinrichtungen behindern noch immer die Frauen stärker in ihrer Berufstätigkeit. Hier könnte die GAP mit dem ELER (Landwirtschaftsfonds für den ländlichen Raum) unterstützend entgegenwirken. Denn mit diesen Fördergeldern sollen Investitionen in die Infrastruktur sozialer Dienstleistungen im ländlichen Raum gefördert werden. Beispielsweise können dadurch Kinderbetreuungseinrichtungen, Pflege- und Gesundheitseinrichtungen, psychosoziale Einrichtungen und Mobilitätsprojekte gefördert werden. Diese Einrich-

tungen machen ländliche Regionen lebenswerter und lokale Beschäftigung wird geschaffen. In Österreich sind im laufenden LE-Programm (Programm für den ländlichen Raum) jedoch nur 3 Prozent der ELER-Mittel dafür gewidmet. Mit diesen 235 Mio. €, die von der EU und den Ländern dafür zur Verfügung gestellt wurden, wurden bisher sehr erfolgreiche Projekte umgesetzt.

In manchen Bundesländern so erfolgreich, dass die Gelder bereits aufgebraucht sind und mehr Bedarf da wäre. Trotzdem ist es unsicher, ob diese wichtige Maßnahme weitergeführt wird. Leider meinen auch einige Agrarvertreter*innen, dass die Gelder dieses Fonds ausschließlich direkt der Landwirtschaft gehören.

Landwirtschaft und Biodiversität – ein Gegensatz?

Die Landwirtschaft produziert, was wir täglich essen. Wir teilen uns die Landschaft jedoch mit vielen Tieren und Pflanzen, deren Lebensräume wir nachgewiesenermaßen durch die fortschreitende Industrialisierung der Landwirtschaft beeinträchtigen. Dieser Verlust an Biodiversität gefährdet auf Dauer unsere Umwelt und auch uns Menschen. VON CHRISTOF KUHN*

KURZGEFASST

Für Ernährungssicherheit sorgen und dabei die Umwelt nicht zerstören – diese Herausforderungen versucht die „Gemeinsame Agrarpolitik“ (GAP) der EU zu lösen. Die künftige Förderperiode wirft ihre Schatten voraus, doch ohne eine umweltfreundliche Landwirtschaftsförderung, die das Engagement von Landwirt*innen mitnimmt, wird das Vogel- und Insektensterben nicht gestoppt werden können. Aber auch der Handel und Konsument*innen müssen ihren Beitrag leisten.

Österreich ist größtenteils Kulturlandschaft – seit Jahrtausenden von Land- und Forstwirt*innen gestaltet. Die Urlandschaft ist auf Alpengipfel und wenige Urwaldreste beschränkt. Diese Urlandschaft schrumpft auch weltweit.

Lange haben sich Vögel und Insekten auf Feldern, Weiden und Mähwiesen mit dem Menschen arrangiert, auch kleine Säugetiere fanden Platz. Auerochs, Wisent und Wildpferd jedoch rottete der Mensch aus, vielerorts geht es auch Bär, Wolf, Luchs, Wildkatze und Greifvögeln an den Kragen.

Wildbienen, Honigbienen und Schmetterlinge werden für die Bestäubung von Obst und Gemüse geschätzt, Vögel fressen Schadinsekten und sind als Sänger beliebt. Weltweit bestäuben Insekten über 80 Prozent aller Pflanzenarten.

Zwischen Feldern und – bloß zwei- bis dreimal jährlich gemähten – Wiesen gab es noch vor 50 Jahren in Österreich und Europa ein Mosaik von Hecken, Bäumen, Feldrainen, Acker-

brachen, Feuchtwiesen und Streuobstwiesen.

Die Krise der biologischen Vielfalt

Um möglichst billig mehr Lebensmittel zu erzeugen, wurde im 20. Jahrhundert die Landwirtschaft industrialisiert: Felder wurden zusammengelegt, Feldraine und Hecken „bereinigt“, Feuchtfelder entwässert, Trockenflächen bewässert, Streuobstwiesen durch Niederstamm-Obstplantagen ersetzt, Äcker und Obstgärten mit Pestiziden gespritzt, sodass auch Nützlinge und deren Futterpflanzen getötet werden.

Schweine und Kühe wurden vermehrt mit Getreide bzw. Gras-Silage gefüttert, wobei mit der Gülle Äcker und Wiesen stärker gedüngt (Nitrat) wurden, um höhere Erträge zu erzielen. Wiesen wurden öfter gemäht – beides für die Vermehrung von Vögeln und Insekten fatal. Aus Blumenwiesen wurden einförmige „Grasäcker“. Beim zwei- bis dreimal jährlichen Heumachen mit Sense oder Balkenmäher →



*Christof Kuhn arbeitet bei der Vogel-schutzorganisation BirdLife Österreich und ist im Bereich Naturschutzpolitik (v.a. Land- und Forstwirtschaft) und Unternehmenskooperationen im Naturschutz tätig.



Wie wichtig die Saisonarbeiter*innen für die Landwirtschaft sind, sieht man gerade jetzt in der Coronakrise. Es ist höchste Zeit für faire Löhne und bessere Arbeitsbedingungen.

SAISONARBEIT AM FELDE

GUTE ARBEIT IN DER LANDWIRTSCHAFT

Sie ernten Spargel, Erdbeeren, Essiggurken und vieles mehr. Bei Sonne, Regen, Kälte und Hitze arbeiten sie auf Österreichs Feldern, pflanzen, pflegen und ernten, die Erntehelfer*innen.

Der kollektivvertraglich festgelegte Lohn ist niedrig (6,00–7,50 €/h). Auf den Feldern erzählen uns die Erntehelfer*innen von ihrer Bezahlung, die zum Teil weit unter dem Kollektivvertrag liegt, von 16-h-Arbeitstagen, von Unterbringung in unzulänglichen Quartieren und schlechter Behandlung durch die Arbeitgeber*innen. Manche wissen nicht einmal, von wem sie beschäftigt werden und ob sie versichert sind. Saisonarbeiter*innen in der Landwirtschaft sind eine der am meisten ausgebeuteten Arbeitnehmer*innen in Österreich.

Um die Erntehelfer*innen auf ihre Rechte aufmerksam zu machen, haben die Produktionsgewerkschaft und Aktivist*innen aus dem Feld der Antirassismusbewegung und der kritischen Agrarpolitik die „se-

zonieri-Kampagne“ ins Leben gerufen. Wir setzen uns seit 2014 für die Rechte von Erntehelfer*innen ein. Informationsarbeit über Arbeitsrechte und Unterstützung bei der Durchsetzung von Ansprüchen sind ein Teil der Kampagne. Mit Feldaktionen erreichen wir die Kolleg*innen direkt und können sie im Idealfall in ihrer Erstsprache beraten. Mehrsprachiges Infomaterial und Infovideos online helfen die Inhalte zu verbreiten. Die Unterstützung von Selbstorganisation ist ein zentrales Ziel, das nur langsam an Boden gewinnt. Hier wollen wir 2020 gemeinsam mit UNDOK (Anlaufstelle zur gewerkschaftlichen Unterstützung UNDO-Kumentiert Arbeitender) einen weiteren Schritt gehen und die Kolleg*innen ermutigen sich stärker zu solidarisieren. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung lenken wir die Aufmerksamkeit auf die Arbeit hinter der Lebensmittelproduktion und zeigen auf, dass regionale Produktion kein Garant für faire Arbeitsbedingungen ist.

Unsere Kampagne ist mit Initiativen in Europa und weltweit vernetzt (s. unten).

Was hat das mit Nachhaltigkeit zu tun?

Landwirtschaft muss sozial und ökonomisch nachhaltig sein. Sie braucht Rahmenbedingungen unter denen Menschen ohne Ausbeutung arbeiten können, braucht im Sinne der Ernährungssouveränität ein Arbeitsumfeld, in dem Menschen mitgestalten und selbst Entscheidungen treffen können. Gefordert sind auch Produktpreise, die wahre Kosten decken. Für all das ist eine Förderpolitik nötig, die nach Arbeitsaufwand, Einhaltung von Arbeitsrechten und guten Arbeitsbedingungen ausgerichtet ist. Eine Agrarpolitik, die eine sinnvolle, diverse Landwirtschaft fördert.

Wir haben lange als Gewerkschaft für fairen Lohn, Urlaubsgeld und Weihnachtsgeld gekämpft. Diese Rechte werden wir nicht aufgeben. □

Solidarität für Feldarbeiter*innen

Informationen finden Sie hier: www.sezonieri.at – sowie hier: www.vimeo.com/sezonieri
Die Kampagne wird u.a. unterstützt von: PROGE, UNDOK, MENVIA, LEFÖ, nyéléni Austria, migrare, ÖGB, Südwind, weltumspannend arbeiten



*Cordula Fötsch ist Aktivistin der sezonieri-Kampagne und Agrarwissenschaftlerin.

Schwerpunkt Agrarpolitik quo vadis?

→ konnten einst viele Tiere unverletzt flüchten, während nun bis zu sechsmal jährlich für Gras-Silage gehäckselt und alles mitfaschiert wird, was nicht fliegt, vom Schmetterling bis zum Rehkitz.

Zudem konzentriert sich die Landwirtschaft nun auf wenige ertragreiche Nutztierassen und Pflanzensorten. Alte Rassen und Sorten gerieten in Vergessenheit. Landschaften wurden einförmiger – überall wurde nun ähnlich produziert; blumenreiche Schafweiden verbuschten. Auf die Almen werden behäbige Kühe getrieben, die den Bereich um den Stall überdüngen, während die unzugänglicheren Flächen verwalden, sodass Bergblumen verdrängt werden. Aber auch das Versorgungsrisiko bei Pflanzenkrankheiten steigt durch die Verarmung an Rassen und Sorten. Von den einst etwa 4.000 Apfelsorten sind heute nur mehr ca. 20 wirtschaftlich bedeutend. Extrem ist es bei Dessertbananen: Über 95 Prozent des Welt Handels entfallen auf eine einzige Sorte!

Nicht zuletzt stieg unser Fleischhunger. Tiere setzen Futter aber nur teilweise in Fleischzuwachs um – das meiste verbrauchen sie für ihr Dasein. Solange das Vieh Gras oder Küchenreste fraß, war das sinnvoll, aber viele Tiere bekommen nun Getreide und Soja, welches der Mensch besser selbst essen sollte. Hühner brauchen pro kg Fleischzuwachs



Europäische Bananen (wie hier aus Kreta) haben auf dem Weltmarkt keine Chance.

über 3 kg Futter, Schweine über 6 kg und Rinder gar über 20 kg! Die Futteranbauflächen nahmen daher zu: in Europa wird Mais großteils verfüttert, oft muss Mais und Sojaschrot aus den USA und Brasilien (auch gentechnisch verändert) zugekauft werden. Und auch für Milch gilt: die wüchsigen „Grasäcker“ und Zufütterung sorgen für mehr Milch, aber auch mehr Gülle. Biodiversität wird durch den Fleischkonsum weltweit bedrängt.

Das Ergebnis

Die Produktion stieg, zu geringen Preisen, sodass es für Bäuer*innen hieß: härter wirtschaften oder zusperrern. Immer weniger Großbetriebe bewirtschaften eine gleich bleibende Agrarfläche. 1954 gab man über 40 Prozent des Einkommens für Essen aus, heute weniger als 15 Prozent! „Geiz ist geil“ heißt die Effizienz-Spirale an.

Seit 1998 ging fast jeder zweite Feld- oder Wiesenvogel verloren. Wiesenvögel geht es auf Bioflächen kaum besser, da ihnen häufiges Mähen und Düngen hier wie da schadet. Noch trauriger bei den Insekten: Sogar in Schutzgebieten brachen die Bestände um drei Viertel ein (siehe Kasten). Das zeigt auch, wie vernetzt die Landschaft ist: viele Tiere sind mobil und brauchen Korridore

und Oasen, um sich fortzupflanzen und zu wandern. Zusätzlich weht es die auf Felder und Obstplantagen gesprühten Pestizide weiter als gedacht.

Die Wende

Ab den 1960-ern erkannten Umweltschützer*innen, aber auch manche Landwirt*innen, Medien und Politiker*innen, dass es so nicht weitergehen kann. Immer mehr Betriebe – anfangs belächelt – stiegen auf „Bio“ um, andere auf alternative Getreide-, bzw. Obstarten und Gewürze. Initiativen wie „Arche Noah“ und „Arche Austria“ begannen, seltene vergessene Pflanzensorten und Nutztierassen zu fördern.

Im Rahmen der „Gemeinsamen Agrarpolitik“ (GAP) versuchen die EU und ihre Mitgliedstaaten, mit Agrarumweltprogrammen umzusteuern. Doch vor allem die ohne Umwelleistung gewährten Direktzahlungen förderten die weitere Industrialisierung mehr, als die teils ambitionierten Agrarumweltprogramme deren Folgen reparierten. Zwar hat sich das Feld- und Wiesenvogelsterben seit 2015 verlangsamt – ob die Talsohle wirklich erreicht ist, bleibt unklar. Die GAP sollte daher konkrete Umwelleistungen belohnen – „öffentliche Mittel für öffentliche Interessen“.

Auch der Lebensmittelhandel be-

FARMLAND BIRD INDEX

Der von der Vogelschutzorganisation BirdLife Österreich jährlich veröffentlichte „Farmland Bird Index“ (FBI) misst die Entwicklung der Bestände von Feldvögeln wie Feldlerche, Rebhuhn, Grauammer und Kiebitz sowie Wiesenvögeln wie dem Braunkehlchen. Von 1998 bis 2018 gingen die Bestände um durchschnittlich 44 Prozent zurück!



Das Vogelsterben ist längst keine Utopie mehr – es ist Realität geworden.

kennt sich nun vermehrt zu seiner Mitverantwortung, die besonders im Preiskampf, Marketing und dem Druck auf die Landwirt*innen besteht. In Österreich werden über 20 Prozent der Agrarfläche biologisch bewirtschaftet – mehr für Milch, weniger für Getreide, Gemüse und Fleisch –, während die Österreicher*innen 10 Prozent Bioprodukte kaufen, der Rest geht in den Export. Regionale und saisonale Ware wird wieder Thema, was auch gut für das Klima ist. Und es gibt weitere Initiativen von Einzelhandel, Umwelt-NGOs und Landwirt*innen, um die Lücken, die die GAP lässt, zu schließen: „Heumilch“, „Wiesenmilch“, „Blühendes Österreich“, „Natur freikaufen“ und das Pestizidreduktionsprogramm.

Für die Politik bleibt aber viel zu tun. Der Brexit verkleinert das EU-Budget. Mächtige Agrarlobbys trommeln für Direktzahlungen, ohne dass damit öffentliche Interessen wie Wasserschutz, Naturschutz und Klimaschutz erfüllt werden, und bei Agrarumweltprogrammen wird wohl eingespart werden. Forschungen zeigen, dass für den Biodiversitätsschutz ein Anteil von über 10 Prozent der Agrarfläche zum Nutzen der Natur bewirtschaftet werden muss!

Letztlich liegt es in der Verantwortung von Politiker*innen, Landwirt*innen und Wähler*innen, ob weiterer Biodiversitätsverlust gestoppt wird. Wie die jährlich 60 Mrd. Euro Agrarförderungen ausgegeben werden, wird derzeit intensiv diskutiert. Es ist höchste Zeit für eine ausschließlich umwelt- und biodiversitätsfreundliche Landwirtschaftsförderung. Aber auch Lebensmittelhandel und Konsument*innen müssen ihren Beitrag leisten. Lebensmittel müssten dafür etwas teurer werden. Wenn all jene Konsument*innen, die es sich leisten können, zu Bioprodukten greifen, wäre schon viel erreicht! Auch ein bewusster Umgang mit Fleisch und Milchprodukten (weniger, dafür besser) hilft den Tieren, der Umwelt und unserer Gesundheit. □

In den letzten Jahrzehnten gingen jeder zweite Feld- oder Wiesenvogel und drei von vier Insekten verloren! Da aber viele Tier- und Pflanzengruppen noch nicht ausreichend erfasst sind, kann man das gesamte Ausmaß kaum abschätzen.



Tipp:

Europäische Bürgerinitiative „Bienen und Bauern retten!“

Zahlreiche Umwelt-NGOs aus der ganzen EU haben eine „Europäische Bürgerinitiative“ gestartet, die eine starke ökologische Umgestaltung der GAP mit Förderung vor allem der Kleinbetriebe fordert. Es braucht EU-weit eine Million Unterschriften. Fordern auch Sie die EU-Kommission zu handeln auf! <https://www.savebeesandfarmers.eu/deu/>



RÜCKGANG VON INSEKTEN

INTERNATIONALE STUDIEN UND PLÄNE ZUR BIODIVERSITÄT

Die UNO-Biodiversitätskonvention (CBD) wurde seit 1992 von fast allen Ländern der Welt unterzeichnet. Auf ihrer zehnten Konferenz 2010 in Nagoya wurden für 2020 die „Aichi“-Ziele zur weltweiten Verringerung des Biodiversitätsverlusts vereinbart. Manche planlichen Ziele wurden teilweise erreicht, die meisten Umsetzungsziele voraussichtlich bei weitem verfehlt.

Auf Basis der Aichi-Ziele formulierten die EU und ihre Mitgliedstaaten, darunter auch Österreich, jeweils Biodiversitätsstrategien, die den Stopp des weiteren Biodiversitätsverlusts bis 2020 anstreben – diese Ziele werden voraussichtlich weit verfehlt.

Im Jahre 2012 wurde die UN-Organisation IPBES („Weltbiodiversitätsrat“) gegründet. 2019 veröffentlichte sie den „Globalen Report über den Zustand der Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen“, in dem ein gegenwärtiges Massenaussterben von historischer Dimension dokumentiert wird, dessen menschengemachte Ursachen beschleunigt ablaufen und das nur mit einem grundsätzlichen Systemwandel gestoppt werden könne.

In der „Krefelder Studie“ von 2017 wurde der Rückgang von Insekten in deutschen Schutzgebieten um 70 Prozent zwischen 1989 und 2016 dokumentiert, wobei als wahrscheinlichste Ursache die intensive Landwirtschaft mit mechanischen (Pflügen, Mähen usw.) und chemischen Methoden (Pestiziden) angesehen wurde.

Umweltschutz als Alltag in der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft soll die Ernährung und die Lebensgrundlagen als größter Flächennutzer in Österreich sicherstellen. Mit deren Produktionsmethoden belastet sie aber unser Klima, Wasser, Biodiversität und Luft. Die künftige Agrarpolitik der EU und Österreichs ist gefordert.

VON IRIS STRUTZMANN UND FRANZ GREIL *

KURZGEFASST

Die zukünftigen Herausforderungen für die Landwirtschaft liegen insbesondere beim Klimaschutz und beim Erhalt der biologischen Vielfalt. In Österreich gibt es darüber hinaus regionale Probleme, wie die Verbesserung der Luftqualität und des Grundwasserschutzes.

Um hier mehr zu erreichen, braucht es sowohl ordnungspolitische als auch förderpolitische Maßnahmen.

Die Landwirtschaftsvertretung in Österreich zeichnet gerne ein idyllisches Bild: Gesunde Lebensmittel, Landschaftspflege und Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen stechen dabei als positive Leistungen hervor. Zu Recht? Österreich hat in der EU bei der umweltfreundlichen Landwirtschaft die Nase vorne: Rund 25 Prozent der landwirtschaftlichen Flächen werden biologisch bewirtschaftet, fast 80 Prozent der Betriebe beteiligen sich am Agrarumweltprogramm (ÖPUL). Aber die großen Themen wie Klimaschutz und Biodiversität werden nur ansatzweise gelöst (zu diesen Themen siehe auch Schwerpunkt-Artikel ab Seite 10 bis Seite 14). Darüber hinaus gibt es regionale Probleme mit der Luft und dem Grundwasserschutz.

Ungesunde Landluft ...

Wenn die Landwirtschaft unsere Lebensmittel produziert, belastet sie dabei auch mancherorts unsere Luft zum Atmen. Warum? Die Exkremente von Schweinen, Kühen und Geflügel, sowie

ihre Lagerung und Ausbringung auf Felder, enthalten das stickstoffhaltige Gas Ammoniak (NH_3). Dieses entweicht in die Luft und ist gleichzeitig die Vorläufersubstanz für sekundären Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$) und Ozon (O_3). Laut nationalem Luftreinhalteplan stammen ein Drittel der Feinstaubbelastung ($\text{PM}_{2,5}$) in Wien, Linz und Salzburg und sogar die Hälfte der $\text{PM}_{2,5}$ -Immission im ländlichen Ostösterreich von sekundärem Feinstaub aus Ammoniumnitratpartikeln. Bei der Stickstoffdüngung und Lagerung von Wirtschaftsdünger fällt in geringerem Maße auch Lachgas (N_2O) an. Dieses Gas zerstört unsere Ozonschicht und ist äußerst klimaschädigend (300-fache Wirkung von CO_2). Durch das Entweichen in die Umgebungsluft werden aber auch sensible Ökosysteme ungewollt „gedüngt“. Dies verursacht Versauerung und Überanreicherung von Böden und Gewässern.

... verursacht auch Klimaprobleme

Eine intensive Landwirtschaft mit Massentierhaltung und immer höheren



Iris Strutzmann ist Agrarwissenschaftlerin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



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



Ob die Landwirtschaft auch beim Umweltschutz die „Kurve kriegt“ bleibt offen.

Die Luftverschmutzung durch die Landwirtschaft wird in der Öffentlichkeit noch immer verkannt. Hier ist ein Umdenken dringend notwendig.

Erträgen führt auch zu Klimaproblemen. Im Magen der Kuh entsteht durch mikrobiologische Prozesse das klimatreibende Gas Methan (CH_4), das um den Faktor 25 schädlicher als CO_2 ist. Insgesamt verursacht die Landwirtschaft in Österreich 94 Prozent aller Ammoniakemissionen und belastet die rot-weiß-rote Klimabilanz durch Methan (und Lachgas mit 10 Prozent aller CO_2 -Emissionen). Durch vorgelagerte Prozesse (z.B. Import von Mineraldünger und Futtermitteln) müsste diese Bilanz in Wirklichkeit noch höher ausfallen.

Die Wissenschaft hat die Landwirtschaft und ihre Bedeutung für eine ungesunde Luft längst entdeckt. Das internationale Institut für angewandte Systemanalysen (IIASA) hat für die EU-Kommission eine Kosten-Nutzen-Ana-

lyse angestellt. Demnach kostet die Halbierung der durch Luftverschmutzung bedingten Gesundheitskosten im Jahr 2030 in allen EU-Staaten zusätzlich jährlich 960 Millionen Euro. Davon müsste die Landwirtschaft 40 Prozent tragen, die aktuell zu wenig für eine gesündere Luft beiträgt. Dank dieser Ausgaben erhöht sich die Lebenserwartung, fallen geringere Gesundheitskosten, weniger Krankenstand und Ernteaufschläge etc. an. Der Nutzen ist um 14 mal größer als die Kosten. Bemerkenswert das Ergebnis für Österreich: Die Zahl der vorzeitigen Todesfälle durch Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ würde sich demnach von 5.267 im Jahr 2005 auf 2.647 im Jahr 2030 verringern. Ebenso würde sich die luftverschmutzungsbedingte Lebenserwartung von 7,2 auf 3,6 Monate verbessern.

EU-Vorschriften fordern von Österreich seit langem verminderte Emissionen bei Ammoniak und konkrete Maßnahmen in der Landwirtschaft. Im Kern bedeutet dies eine emissionsarme Ausbringung von Wirtschaftsdünger, möglichst gasdichte Abdeckung von Gülle, proteinreduzierte Futtermittel, Viehhaltungssysteme mit mehr Beweidung sowie eine der Bodenqualität angepasste Düngung. Bis heute aber kann und will Österreich diese Auflagen nicht erfüllen. Grund ist eine Agrarlobby und ihr nahestehende Landwirtschaftsminister*innen, die Österreich sehenden Auges in ein EU-Vertragsverletzungsverfahren treiben. Ihre fadenscheinige Ausrede ist das Tierwohl: Die Umstellung von Anbindehaltung auf Laufstallhaltung führe zu mehr Ammoniakemissionen. Übersehen wird dabei, dass rund 60 Prozent aller Emissionen außerhalb des Stalls anfallen. Die Schweiz mit einer kleinteiligen Landwirtschaft wie Österreich hat die notwendigen Maßnahmen längst umgesetzt und die Ammoniakemissionen erfolgreich reduziert.

Umweltprobleme beim Wasser

In Regionen mit intensiver Landwirtschaft (Nieder- und Oberösterreich, Burgenland, Kärnten) haben Wasserversorger und Hausbrunnen Probleme, die Grenzwerte für das Grundwasser bei Stickstoff (50 Milligramm pro Liter) und Pestiziden (0,1 Mikrogramm pro Liter) einzuhalten. Da unser Trinkwasser zu 100 Prozent aus dem Grundwasser und Quellen kommt, bedeutet das für die Wasserversorger, dass sie entweder ihre Brunnen tiefer bohren, Grundwasser mischen oder auch aufbereiten müssen, um uns mit gesundem Trinkwasser zu versorgen. Schon jetzt es gibt Ausnahmen mit höheren Nitrat- und Pesti- →

Web-Tipp:

Mit geringerem Ressourcenverbrauch und weniger Umweltschäden müssen weltweit immer mehr Menschen ernährt werden – wie kann die Landwirtschaft der Zukunft die Quadratur des Kreises schaffen?
<https://www.boell.de/index.php/de/themen/internationale-agrarpolitik>

Schwerpunkt Agrarpolitik quo vadis?



→ zidwerten. Insgesamt wurden in den Jahren 2014 bis 2018 in 118 Gemeinden in Ober- und Niederösterreich eine Ausnahme gewährt: 50 Ausnahmen für Nitrat und 68 Ausnahmen für Pestizide. Vor allem für Kleinkinder ist das ein Problem: Sie sollten laut Weltgesundheitsorganisation WHO viel weniger Nitrat, nämlich maximal 10 mg/l Nitrat aufnehmen.

Selbst, wenn Nitrat und Pestizide nicht mehr in den Boden eingebracht werden, kann es je nach Boden, Regenmenge und Grundwassererneuerungsraten Jahre dauern, bis sich die Stickstoff- und Pestizidwerte im Grundwasser verbessern. Daher müsste in den belasteten Gebieten weniger gedüngt und weniger Pestizide eingesetzt werden.

Mit Agrarumweltförderungen wird seit Jahren versucht, die Problemgebiete in den Griff zu bekommen. Die Landwirt*innen düngen weniger, setzen weniger Pestizide ein und bekommen dafür eine Agrarumweltförderung ausbezahlt. Dabei sind die Erfolge bislang nur mäßig. Abhilfe dürfte nun ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH)

Wasser ist eines der wertvollsten Güter der Menschheit.

vom Oktober 2019 bringen. Es schreibt fest, dass der Nitratgehalt im Grundwasser von maximal 50 Milligramm pro Liter mg/l Nitrat über gesetzliche Maßnahmen einzuhalten ist. Die bislang typisch österreichische Praxis, zu versuchen über Agrarumweltförderungen diesen Grenzwert zu erreichen, ist zukünftig nicht mehr möglich. Vielmehr ist zukünftig durch gesetzliche Maßnahmen im Nitrat-Aktionsprogramm sicherzustellen, dass der Grenzwert eingehalten wird. Über Agrarumweltförderungen darf zukünftig eigentlich nur mehr die Einhaltung dieser 50 Milligramm pro Liter gefördert werden, wie dies das Land Steiermark seit einigen Jahren macht. Dies ist besonders auch für Konsument*innen, die einen Haus-

brunnen für ihr Trinkwasser nutzen eine frohe Botschaft. Daten der AK Oberösterreich zeigen seit Jahren, dass bis zu 20 Prozent der Hausbrunnen in intensiv landwirtschaftlichen Gebieten die Nitrat- und Pestizidgrenzwerte überschreiten.

Aktives Handeln gefragt

Die gesetzlichen Grenzwerte bei Luft- und Wasserqualität einzuhalten, sind neben Klimaschutz und dem Erhalt der biologischen Vielfalt, die umweltpolitischen Herausforderungen für die kommenden Jahre. Von Seiten der österreichischen Landwirtschaftspolitik wird seit dem EU-Beitritt eine klare Strategie angewendet: Gesetzliche Umweltauflagen in der Landwirtschaft eher niedrig zu halten und Umweltleistungen in der Landwirtschaft über das Agrarumweltprogramm ÖPUL abzugelten. So werden jährlich rund 440 Mio. Euro für Agrarumwelteleistungen und Klimaschutz in der Landwirtschaft aufgewendet. Die Finanzmittel stammen zur Hälfte aus dem EU-Topf, die andere Hälfte wird national kofinanziert. Weit mehr an Fördergeldern wird für Direktzahlungen ohne konkrete Umweltleistung ausgegeben. Umwelt- und Konsumentenschutzorganisationen setzen sich dafür ein, die Steuergelder nur mehr für eine umwelt-

GREEN DEAL

UMWELTFREUNDLICH VOM HOF AUF DEN TISCH?

Die Europäische Kommission schlägt im „Green Deal“ mit ihrer Initiative „Vom Hof auf den Tisch“ die Entwicklung eines fairen, gesunden und umweltfreundlichen Lebensmittelsystems, sowie ein „Null-Schadstoff-Ziel“ für eine schadstofffreie Umwelt vor. Bedauerlich ist, dass die im ursprünglichen Entwurf enthaltenen konkreteren, quantitativen Ziele

gestrichen wurden. Wir fordern eine Reduktion von Pestiziden um 50 Prozent bis 2030, neue Reduktionsziele für Düngemittel und Treibgasemissionen bis zum Ende der Gemeinsamen Agrarpolitik 2026. Auch Produkte der „Neuen Gentechnik“ dürfen nicht unter dem Deckmantel einer umweltfreundlichen Klimapolitik ohne Zulassung und Kennzeichnung auf den Markt.

freundliche Landwirtschaft zu verwenden. Allerdings werden die derzeitigen Vorschläge für eine insgesamt umwelt- und klimafreundlichere Agrarförderpolitik seitens der EU-Kommission von einem Großteil den Mitgliedstaaten und konservativen Kräften im Europäischen Parlament abgelehnt. Umso wichtiger ist es, auf nationaler Ebene Maßnahmen zu setzen, damit die Umwelt nicht unter die Räder kommt. Wir setzen uns für strengere gesetzliche Auflagen und ein besseres Umweltprogramm ein. Denn die Umwelt lässt sich nicht überlisten. □

Selbst, wenn Nitrat und Pestizide nicht mehr in den Boden eingebracht werden, dauert es Jahre, bis sich die Werte verbessern.

INTERVIEW MIT SEBASTIAN THEISSING-MATEI, GREENPEACE ÖSTERREICH

LANDWIRTSCHAFT UND UMWELT

Die europäische Landwirtschaft wird jährlich mit rund 60 Mrd. Euro Steuergeldern subventioniert. Derzeit wird darüber entschieden, wie die Agrarförderungen für die nächsten sieben Jahre aussehen werden. Wir haben dazu bei Sebastian Theissing-Matei, Greenpeace Österreich nachgefragt.

Was sind die großen Streitfragen bei den Agrarförderungen?

Wie so oft geht es darum, wer das meiste Geld bekommt und vor allem auch wofür. Wir von Greenpeace sind der Meinung, dass die Agrarförder-Milliarden dafür verwendet werden sollten, gesellschaftlich erwünschte Leistungen zu unterstützen. Also zum Beispiel den Schutz der Artenvielfalt, Schutz des Klimas und mehr Tierschutz. Die Agrarförderungen sollten dazu beitragen, dass wir Lösungen zu den ganz großen Problemen unserer Zeit finden. Demgegenüber stehen europaweit und auch in Österreich die konservativen Agrar-Verbände, die möchten, dass ein möglichst großer Anteil des Geldes pauschal an die Landwirt*innen ausbezahlt wird und mit möglichst wenig Auflagen verbunden ist. Konflikte zwischen diesen beiden Sichtweisen sind also vorprogrammiert.

Wer profitiert und wer verliert beim jetzigen System?

Unterm Strich profitieren vor allem die größten Betriebe. Der Löwenanteil aller Förderungen wird nach der Größe der bewirtschafteten Fläche ausgezahlt. Die größten Betriebe bekommen somit das meiste Geld. Kleine Betriebe kommen dadurch leicht unter die Räder. Volkswirtschaftlich gesehen subventionieren wir damit derzeit vor allem Grundbesitz und nicht nachhaltige und klimafreundliche Landwirtschaft.

Wie soll ein künftiges Fördersystem aussehen?

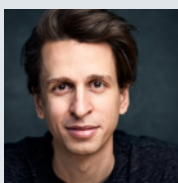
Das jetzige Agrarfördersystem wur-

zelt immer noch auf Annahmen des letzten Jahrhunderts. Es ging damals vor allem darum, die Produktion von Nahrungsmitteln anzutreiben – egal wie diese produziert wurden.

Heute haben wir aber mit Überproduktion und katastrophalen Auswirkungen der immer intensiveren Landwirtschaft auf die Umwelt zu kämpfen. Das alte Fördersystem verschärft diese Probleme, anstatt sie zu lösen. Aus unserer Sicht sollten in Zukunft alle ausgezahlten Fördermittel an einen klaren Zweck gebunden sein. Derzeit ist das nur für einen Teil der Förderungen der Fall, einen großen Teil bekommen die Landwirt*innen pauschal.

Wie kann mehr für Umwelt und Tierwohl getan werden?

Da gibt es eine ganze Menge. Einer der wichtigsten Bereiche ist die Tierhaltung, die besonders viele Treibhausgas-Emissionen verursacht. Die Wissenschaft sagt uns, dass wir bis 2050 deutlich weniger Fleisch, Milch und Eier produzieren und konsumieren müssen, um den Klima-Kollaps zu vermeiden – weltweit mindestens um die Hälfte weniger als jetzt. Agrarförderungen sollten also unter anderem viel stärker dafür eingesetzt werden, um es Bäuer*innen zu ermöglichen wieder weniger Tiere zu halten. Und diese dafür in tierfreundlicher Weise. Aber auch der Einsatz von gefährlichen Pestiziden und chemisch-synthetischen Düngemitteln muss zurückgedrängt werden. Das schützt neben dem Klima auch unser Grundwasser.



Sebastian Theissing-Matei
ist Agarexperte und Aktivist
bei Greenpeace in Österreich.

Im Jahr 1858 wurde die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft gegründet. Während früher die weststeirische Eisenbahnlinie vor allem für die Stein- und Braunkohlegruben gedacht waren, zählt die GKB heute mit Bahn und Bus zu den bedeutendsten Personenbeförderern der Steiermark. **VON FRANZ FROMM***

GKB: Rückgrat im Nahverkehr der Weststeiermark

KURZGEFASST

Durch den Roten Blitz seit mehr als 160 Jahren bekannt ist das Unternehmen im Eigentum des Bundes für den öffentlichen Nahverkehr in der Weststeiermark unverzichtbar. Nicht weniger als 6,3 Mio. Fahrgäste waren es 2019 im Schienenverkehr und rund 6 Mio. im Busbetrieb – überwiegend Pendler*innen und Schüler*innen. Die Güterverkehrstochter LTE ist das sechstgrößte von 28 Unternehmen im österreichischen Schienengüterverkehr.

Der Hauptgrund für Überlegungen zum Bau von Eisenbahnlinien in die Weststeiermark waren die Stein- und Braunkohlegruben im Bezirk Voitsberg sowie die „Glanzkohlenstätten“ im Bezirk Deutschlandsberg, durch die die Stadt Graz sowie die obersteirische Industrie versorgt werden konnten. Neben der Kohle war die zweite Grundstoffindustrie im Bezirk Voitsberg, die Glasindustrie, Großkunde der GKB im Güterverkehr. Mit dem Rückgang von Glas und Kohle sank auch die Beförderungsleistung im Güterverkehr. Längerfristige Leistungen wie die Befüllung und Entleerung des Erdöllagers Lannach, als Ölreserve nach dem Ölpreisschock, sowie die Verfüllung des ehemaligen Braunkohle-Tagbaus Karlschacht mit BRAM (Brennstoff aus Müll), waren die Ausnahmen. Mit der Schließung des letzten Tagbaues Oberdorf 1978, endete der Kohleabbau im weststeirischen Kohlerevier und die fast 150 Jahre dauernde Symbiose zwischen Bergbau und Eisenbahn ging zu Ende.

Vom Kohleverkehr zum europäischen Güterverkehr

Die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr seit der Jahrtausendwende ermöglichte es der GKB, ihre Kompetenzen im Güterverkehr auch außerhalb des eigenen Streckennetzes zu beweisen. Die im Jahr 2000 gegründete LTE Logistik und Transport GmbH war zunächst eine Kooperation mit dem österreichischen Baukonzern PORR. Heute ist die LTE mit Sitz in Graz und Schwechat eine 50-prozentige Tochter der GKB und des deutschen Logistikriesen Rhenus. LTE ist in 14 EU-Ländern tätig – von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer, von der Ostsee zur Adria. LTE fährt laut Schienen-Control auf der Donauachse, aber auch über den Semmering. Im Jahr 2019 transportierte die LTE-Group 7,5 Mio. Tonnen Güter mit 80 Lokomotiven und 800 Güterwagen. Der Jahresumsatz betrug € 140 Mio. Nächste Ziele für die Zukunft sind der Markteintritt in Belgien, Italien und Bulgarien.

Ein weiterer Schritt zur Diversifizierung war die Gründung des Joint Venture „Adria Transport“ gemeinsam mit der Betreiber-gesellschaft des Hafens Koper (Luka Koper). Vorerst gegründet für die Versorgung des Flughafens Wien Schwechat mit gelöschem Flugbenzin, soll die Adria Transport (Jahresumsatz 2019 11 Mio. €) mit der Hauptverbindung Koper– Graz – Wien demnächst den Markteintritt in Kroatien absolvieren.

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Koralmbahn werden die GKB-Mutter und ihre Töchter LTE und Adria Transport im Schnittpunkt zweier internationaler Eisenbahnstrecken liegen. Der TEN-Strecke Baltisch-Adriatische Achse und der für die TEN-Revision vorgeschlagenen Pyhrn-Schober-Achse, die den Zentralraum der Europäischen Union mit dem Balkan und darüber hinaus verbinden soll.

Ausflugs-Eisenbahn

Bereits am Anfang des Bahnbetriebes wurde die GKB vom Grazer Publikum für Ausflüge



*Franz Fromm ist Verkehrsreferent in der Arbeiterkammer Steiermark und leitet das PendlerInnenservice.



Die GKB schaffte als erste österreichische Eisenbahn Doppelstockwagen an.

auf das Land geschätzt. Nach der Wirtschaftskrise Anfang der 1930-er Jahre wurden für den touristischen Verkehr Sonderzüge eingeführt und verbilligte Rückfahrkarten und Reisearrangements angeboten. Seit dem Zweiten Weltkrieg ist die GKB durch das Verstaatlichten Gesetz zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und wurde zu einem innovativen Verkehrsunternehmen: Im Jahr 1953 wurden österreichweit die ersten Diesellokomotiven für den Regionalverkehr angeschafft. Mit den Uerdinger Schienenbussen (VT 10), in der Weststeiermark liebevoll „Rote Blitze“ genannt, konnte nach fast 100 Jahren Betrieb erstmals Beförderungsqualität abseits der „Holzklasse“ geboten werden. Bis zum Umbau des Hauptbahnhofes Graz konnte man im Personentunnel zu den Bahnsteigen den Slogan „Mit dem roten Blitz in die schöne Weststeiermark“ lesen. In rund 40 Betriebsjahren leisteten die VT 10 jeweils über 3 Mio. Zugkilometer.

Doppelstock-Waggons im Einsatz

Obwohl in den 1980-ern die VT 10 sukzessive durch einen Nachbau von Diesellokomotiven der AKN (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH), gefertigt durch die SGP in Graz, ersetzt wurden, konnte das stark steigende Fahrgastaufkommen in den Spitzenzeiten nicht mehr abgedeckt werden. Es war die GKB, die 1993 als erstes EVU in Österreich wieder (erstmalig 1873 bis 1883 durch die STEG) Doppelstockwaggons beschaffte. Von der SGP in Graz wurden 15 Fahrzeuge (10 Personenwagen, 5 Steuerwagen) nach Talbot-Plan gebaut. Die 120 „Dostos“ der ÖBB wurden in Folge erst ab 1997 beschafft, seit 2011 setzt die Westbahn Doppelstockgarnituren auch im Fernverkehr ein. Ab 2011 wurden die VT 70 dann durch dieselelektrische Triebwagengarnituren der Fa. Stadler ersetzt. Diese decken gemeinsam mit den Doppelstockwagen derzeit den Planbetrieb der GKB ab.

Bereits Ende der 1980-er war die GKB maßgeblich an der Entwicklung des Grazer Tarifverbund '90 beteiligt, Fahrgäste der GKB konnten zum GKB-Fahrschein einen Fahrschein für die Grazer Verkehrsbetriebe mitkaufen. 1994 wurde aus diesem rudimentären Vorläufer der Verkehrsverbund Steiermark im

Großraum Graz, 1997 der steiermarkweite Verkehrsverbund. Mit dem Verkehrsverbund Steiermark konnten einerseits die Tarife von Eisenbahn und Bus auf ein Niveau gebracht und andererseits die gegenseitige Benützung von Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen ermöglicht werden. Mit der →

6,29 MIO. FAHRGÄSTE 2019

DER ERFOLG DER S-BAHN 2007 BIS 2019 IN ZAHLEN

Auf der S6 (S6 u. S61) verkehren in beide Richtungen täglich 63 Züge, Fahrgastzuwachs um 56 Prozent auf 7.250 Personen/Tag.

Auf der S7 verkehren in beide Richtungen täglich 44 Züge, Fahrgastzuwachs + 37 Prozent auf 4.850 Personen/Tag.

2019 haben die GKB 6,29 Mio. Fahrgäste mit der Eisenbahn transportiert. Mit Fahrplanwechsel 2019 wurde das Angebot um 140.000 Zugkilometer/Jahr ausgedehnt. Mit den 26 Buslinien haben die GKB 2019 6 Mio. Fahrgäste transportiert. Der Mitarbeiterstand betrug 2018 447 Mitarbeiter.

Die GKB liegt beim Service im Spitzenfeld. Pünktlichkeitswerte jenseits von 99 Prozent, Schaffner*innen in allen Zügen und eine eigene Fahrgast-App werden von den Fahrgästen der GKB sehr geschätzt. Sowohl VCÖ als auch Quality Austria bestätigen regelmäßig die sehr hohe Zufriedenheit der GKB-KundInnen. Im PendlerInnenservice der AK Steiermark sind Fahrgastbeschwerden über die GKB nahezu unbekannt.

„DIE GRAZ KÖFLACHER EISENBAHN LIEGT MIT EINEM PÜNKTLICHKEITSWERT VON 99 PROZENT MIT IHREM SERVICE IM ABSOLUTEN SPITZENFELD DER PERSONENBEFÖRDERER.“



In der eigenen Lehrwerkstätte werden derzeit 13 Lehrlinge ausgebildet.

→ Einführung wurde das Bus- und Bahnfahren in der Steiermark wesentlich attraktiver und es kam zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen.

Im Steirertakt unterwegs

Infolge dessen wurde erstmals das Land Steiermark als Aufgabenträger für den Nah- und Regionalverkehr aktiv und erweiterte das Zugsangebot und vertaktete es durch den Vorläufer der S-Bahn Steiermark, den Steirertakt. Mit dem Steirertakt stiegen die Fahrgastzahlen weiter und die GKB stimmte ihr Personenverkehrsangebot zwischen Bus und Zug besser ab, Haltestellen und Bahnhöfe wurden neu gestaltet und gemeinsam mit den Gemeinden und dem Land Steiermark wurden die Park&Ride-Anlagen an den Bahnhöfen ausgebaut. Seit 2007 sind die Strecken der GKB Teil der neuen S-Bahn Steiermark. Die S7 verbindet Graz – Lieboch – Köflach, die S6 Graz – Lieboch – Wies/Eibiswald. Nachdem die Koralmbahn für den eingleisigen, dieselbetriebenen Betrieb freigegeben wurde, erhielt die neue Verbindung Graz – Wettnannstätten – Wies/Eibiswald die Bezeichnung S6, die alte Stammstrecke erhielt die Bezeichnung S61. Damit betreibt die GKB derzeit drei S-Bahnstrecken (92 Stre-

ckenkilometer). Bis Dezember 2025 soll die Köflacherbahn und die Wieserbahn elektrifiziert werden, gleichzeitig mit Inbetriebnahme der Koralmbahn soll die Elektrifizierung abgeschlossen sein.

Personal & Ausbildung

Die Muttergesellschaft GKB selbst hat einen Mitarbeiterstand von 447 Mitarbeiter*innen

(2018), die LTE-Group rd. 500 (2020) und die Adria Transport 40 Mitarbeiter*innen. Die GKB spielt vor allem im regionalen Personenverkehr eine wichtige Rolle für den Arbeitsmarkt in der Weststeiermark. Im gesamten Konzern arbeiten aktuell 1.000 Beschäftigte. Für die Ausbildung der Mitarbeiter*innen des eigenen und anderer Unternehmen hat die GKB 2001 ein eigenes

Ausbildungszentrum gegründet. Mittlerweile stehen neben einem mobilen auch ein moderner ortsfester Führerstandsimulator sowie nachgebaute Bedienmodule, wie z.B. für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, für Schulungszwecke zur Verfügung. Die GKB legt außerdem von Beginn an, großen Wert auf die Förderung von Frauen in Technikberufen.

CHRONOLOGIE DER GKB

DIE BAHN DER WESTSTEIRER*INNEN IM ÜBERBLICK

1855	„Bewilligung zum Baue und Betriebe einer für den Personen- und Sachtransport bestimmten Lokomotiveisenbahn von Köflach nach Graz“	
1858	Gründung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft als Aktien-Gesellschaft	
1860	Inbetriebnahme mit einem gemischten Zugpaar pro Tag	
1873	Eröffnung des Betriebes auf der Zweigbahn Lieboch - Wies	
1878	Die k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der Bahn.	
1924	GKB übernimmt den Bahnbetrieb wieder selbst	
1928	Der Mehrheitsbesitz der GKB geht an die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft (ÖAM).	
1930	GKB übernimmt die Betriebsführung der Sulmtalbahn	
1935	Gründung des Kraftwagenbetriebes der GKB	
1946	Aufgrund des Verstaatlichungsgesetzes geht die ÖAM in das	
	Eigentum der Republik Österreich über.	
1967	Einstellung des Personenverkehrs auf der Sulmtalbahn	
1973	Nach der Fusion zwischen ÖAM und VÖEST entsteht der neue Mutterkonzern der GKB, die VÖEST-ALPINE AG	
1998	Vor der Auskohlung der Lagerstätten im Bezirk Voitsberg wird die GKB in die GKB-Bergbau GmbH und die Graz-Köflacher-Eisenbahn GmbH (GKE) getrennt	
2000	Gründung der LTE – Logistik und Transport GmbH, um am liberalisierten Güterverkehr teilnehmen zu können.	
2004	Gründung der Adria Transport d.o.o. als Kooperation mit dem Betreiber des Hafens Koper.	
2008	Betriebsaufnahme Wettnannstätten – Graz auf der Koralmbahn	
2017–2019	Kooperation mit RegioJet im Fernverkehr Wien - Prag	

Die Aus- und Weiterbildung findet im eigenen Schulungszentrum statt. Es gibt eine Werkstätte für die 13 Lehrlinge (mit einem Frauenanteil von 20 Prozent), ein Büro und Signalanlagen. Gerade wird – wegen der Coronakrise – unser gesamter Mitarbeiterstab auf die besondere Situation vorbereitet, um unseren Betrieb aufrecht zu erhalten.

ZBRV HELMUT KOCH

„Die Mitarbeiter*innenzufriedenheit liegt deutlich über österreichischen Schnitt. Wir haben zweimal das BGF Gütesiegel (Betriebliche Gesundheitsförderung der Sozialversicherung) in Folge, sowie den Sonderpreis des Instituts für Gesundheitsförderung und Prävention erhalten,“ so Zentralbetriebsratsvorsitzender Helmut Koch.

Seit 1999 bildet die Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH wieder Lehrlinge aus, wobei der Anteil der Mädchen rund 20 Prozent beträgt. Aktuell werden 13 Lehrlinge in fünf Lehrberufen ausgebildet. Rund 90 Prozent der GKB-Lehrlinge bleiben nach der Lehre im Unternehmen und spezialisieren sich über innerbetriebliche Weiterbildungsangebote. Neben dem Erwerb fachlicher Fähigkeiten, können die GKB-Lehrlinge verschiedene zusätzliche Ausbildungsangebote wahrnehmen. □



Moderne Garnituren bei der GKB – bald auch elektrifiziert.

8 MIO. EURO FÜR ELEKTRIFIZIERUNG

DIE ZUKUNFT DER GKB

Im Personenverkehr steht die Liberalisierung des Busverkehrs und später des Eisenbahnverkehrs nach der EU-VO 1370/2007 bevor. Im Busverkehr wird die GKB sich um die Busbündel Voitsberg (2021) und Deutschlandsberg (2022) bewerben.

Im Schienenverkehr wird der Bund (über die SCHIG) 2021 erneut eine Direktvergabe vornehmen. Nach der Ausweitung des Fahrplanes im Dezember 2019 ist der Ausbau des Mobilitätsangebotes nur mehr mit geänderter Traktion und Infrastrukturausbauten möglich.

Entsprechend dem Weißbuch Infrastruktur 2025 (TU Graz) hat die GKB bereits 2019 einen selektiv zweigleisigen Infrastrukturausbau und die Elektrifizierung beschlossen. Durch eine Ergänzung zum laufenden Investitionsübereinkommen mit Bund und Land Steiermark werden bereits 2020 mehr als € 28 Mio. – € 8 Mio. alleine in die Elektrifizierung – investiert. Darüber hinaus bekennen sich die drei Partner in dieser Übereinkunft zur „vollständigen und

ehestmöglichen“ Elektrifizierung der GKB. Erreicht werden soll ein durchgehender 30-Minuten-Takt von der Weststeiermark nach Graz, die Fahrzeit soll z.B. von Voitsberg nach Graz auf rund 30 Minuten reduziert werden. Außerdem wäre im Agglomerationsraum Graz ein dichteres Haltestellennetz möglich. Neben den (volks-)wirtschaftlichen Vorteilen für die Bevölkerung und die Wirtschaft kann eine wesentliche Reduktion der Luftemissionen erreicht werden. Im stärksten Auto-Pendler-Korridor nach Graz könnten mit dem zu Grunde liegenden Zielfahrplan jährlich 16.000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Die Elektrifizierung der GKB würde damit einen nicht unerheblichen Beitrag zur Erreichung der Klima- bzw. Energieziele des Bundes und des Landes Steiermark leisten.



Alles zur Elektrifizierung der GKB kann man online nachlesen:

Presseaussendung der GKB zur Elektrifizierung vom 13.01.2020:
<https://www.gkb.at/index.php/presse>

Das globale Ernährungssystem ist nicht nachhaltig. Lokale Lebensmittelversorgung bietet Städten und Gemeinden vielfältige Handlungsspielräume – mit jeweils eigenem, besonderen Nachhaltigkeitswert. VON RENE HARTINGER*

Nachhaltige Lebensmittel – wenn das Gute nahe liegt

KURZGEFASST

Lokale Lebensmittelversorgung bietet viele Möglichkeiten für mehr Nachhaltigkeit in der Ernährung – von der regionalen Versorgung bis zu Naturerlebnis-Projekten. Zusätzlich können Kommunen über strategische Ansätze (beispielsweise die Beschaffung) etwas bewirken, oder Initiativen wie FAIRteiler-Kühlschränke zur Lebensmittelweitergabe aktiv fördern.

Das weltweite Ernährungssystem ist derzeit weder sozial noch ökologisch nachhaltig, noch ethisch korrekt. Lebensmittel in der globalisierten Weltwirtschaft heute sind: weit transportiert, industriell verarbeitet, haben zweifelhafte Inhaltstoffe, sind verpackt, werden gelagert, und oft genug unter umweltschädlichen, menschenausbeutenden oder tierquälerischen Bedingungen erzeugt. Die Ungleichheiten der Welt kommen im Ernährungssystem drastisch zur Geltung: Mangel auf der einen Seite, Überfluss und seine Folgen auf der anderen. Noch immer leiden auf der Welt Menschen an Hunger, müssen – vor allem im globalen Süden – sogar daran sterben. Aber auch innerhalb der „reichen“ Länder ist der Zugang zu hochwertigen Lebensmitteln

nicht für alle Menschen gleich gegeben.

Potenziale lokaler Lebensmittelversorgung

Ein direkter Weg zu mehr Nachhaltigkeit ist der Rückgriff auf das „Naheliegende“. Der Grund dafür ist einfach: Produktion, Transport, Verarbeitung, Lagerung – all das ist ohne globale Produktionsketten besser überschaubar. Die lokale Lebensmittelversorgung fördert die Versorgung der Menschen mit hochwertigen Lebensmitteln, die Stadtökologie sowie das Naturerlebnis der Menschen.

Landwirtschaftliche Produkte für die Stadt

Um zu gewährleisten, dass lokale landwirtschaftliche Produkte wirklich wertvoll im Sinne der Nachhaltigkeit sind, sind

Qualitätskriterien wesentlich. Denn Regionalität allein garantiert dies noch nicht. Saisonalität und eine möglichst ökologische Produktionsweise sind wichtige Aspekte. Neben dem ökologischen und „sozialen“ Fußabdruck der Produkte selbst, zählen aber auch die Rahmenbedingungen – beispielsweise dass Gemüse unverpackt in Steigen, oder Säfte in Mehrwegflaschen vertrieben werden.

Direktvermarktung

Damit lokale Produkte tatsächlich zu den Menschen gelangen, braucht es „alltags-taugliche“ Strukturen: von Märkten, auf denen die heimischen Produzent*innen anbieten können, über „Foodcoops“ – also den gemeinschaftlich organisierten Einkauf – bis hin zum „Bio-Kisterl“, das direkt vor die Haustüre geliefert wird. Online-Plattformen wie „stadtlandwirtschaft.wien“ oder Broschüren wie die „Nahrungsquelle Donaustadt“ informieren die Menschen, wo sie (in diesem Fall in Wien) Ab-Hof kaufen können.

HOCHWERTIGE, LOKALE LEBENSMITTELVERSORGUNG FÖRdert DIE STADTÖKOLOGIE SOWIE DAS NATURERLEBNIS DER MENSCHEN.



*Rene Hartinger ist Generalsekretär des Ökosozialen Forums Wien. Mehr Infos unter okosozial.at/wien



Tipp:

Wer sich über Möglichkeiten zum „Selbergarteln“ in Wien informieren möchte, ist auf der Website „Garteln in Wien“ gut beraten: www.garteln-in-wien.at



Gemeinsames Pflanzen von Obstbäumen, wie hier an der Oberen Alten Donau, soll auch das Naturbewusstsein fördern.

Kurzum: Direktvermarktung macht den Konsument*innen hochwertige und nachhaltige Produkte zugänglich. Insgesamt muss aber das Kaufverhalten von immer mehr Menschen in diese Richtung gehen, damit auch mehr nachhaltige Produkte angeboten werden, oder es braucht weitere Hebel.

Gemeinschaftsverpflegung

Ein sehr wirksamer Hebel ist die öffentliche Beschaffung. Durch die große Menge der angekauften Lebensmittel kann das Angebot im Rahmen einer strategisch genutzten, kriterienbasierten Beschaffung gemeinsam mit den Produzent*innen Schritt für Schritt verbessert werden – zum Vorteil von Produzent*innen, Konsument*innen und Umwelt. Beispiele für solche Verbesserungen sind Ökologisierungen in der Landwirtschaft oder die kontinuierliche Anhebung der Tierwohlstandards. Die öffentliche Nachfrage sorgt dann für ein zusätzliches Angebot an nachhaltigen Produkten. Davon ausgehend können sich diese

auch im Privatsegment stärker durchsetzen. Dass dieses Prinzip funktioniert, zeigen Erfahrungen aus der Stadt Wien (siehe Kasten unten).

Von Obststädten und Alchemistenparks

Ein weiterer wertvoller Handlungsspielraum für Kommunen sind Projekte, bei denen die Menschen Natur und Nahrungsmittel mit allen Sinnen erleben können. Gemeinschaftsgärten und Obstparks sind Orte des Naturerlebens und „Be-greifens“, des Lernens und der Begegnung. Sie schärfen das Bewusstsein der Menschen. Ein solches Projekt ist die „Obststadt Wien“.

Hier pflanzen und pflegen Menschen gemeinsam Obstbäume im öffentlichen Raum. Partnerorganisationen unterstützen, und die Stadt stellt Grundstücke zur Verfügung. Das Obst der Bäume ist für alle da. Ein weiteres schönes Beispiel ist der „Alchemistenpark“ in Kirchberg am Wagram. Obstexpert*innen haben hier gemeinsam mit der Gemeinde einen vielfältigen Permakultur-Erlebnis-Park als Lern-, Genuss- und Verweilort angelegt. Auch hier können alle ernten. Die Vielfalt der Früchte und das jährliche Fest der Obstvielfalt erfreuen die Bewohner*innen und ziehen zahlreiche Interessierte in den Ort.

Gutes Essen für Alle!

Leider sind Menschen in einkommensschwachen Lebenslagen im Zugang zu hochwertigen Lebensmitteln tendenziell benachteiligt. Initiativen wie FAIRteiler-Kühlschränke zur Lebensmittelweitergabe, aber auch die „Früchte“ von Projekten wie der Obststadt oder des Alchemistenparks können helfen, diese Versorgungslücke zumindest ein Stück weit zu schließen.

Ob Obstpark, Beschaffungsstrategie oder Förderung der Lebensmittelweitergabe – in jedem Fall gilt: die Förderung lokaler Lebensmittelversorgung braucht politischen Willen. □

VIELE URBANE IMPULSE

BEISPIELE AUS DER STADT WIEN

Die Stadt Wien setzt im Bereich nachhaltige Ernährung seit langem zahlreiche Impulse – im eigenen Einflussbereich, mit Partner*innen, und in der Unterstützung von Initiativen und Vereinen (z.B. „LebensmittelPunkt Wien“). Mit „Ökokauf“, dem ökologischen Beschaffungsprogramm der Stadt Wien wird die Qualität und Nachhaltigkeit der täglich rund 100.000 von der Stadt servierten Mahlzeiten seit langem kontinuierlich verbessert. Wien hat auch eine bemerkenswerte,

vielfältige Stadtlandwirtschaft, für deren Erhalt und Zukunftssicherung die Stadt gemeinsam mit der Landwirtschaftskammer den „Agrarstrukturellen Entwicklungsplan“ erarbeitet hat. Im Januar hat der Wiener Landtag den „Lebensmittel-Aktionsplan“ beschlossen, mit dem die Bemühungen im Lebensmittelbereich nochmals bekräftigt und verstärkt werden – von der Anhebung der Bioquote über die Förderung regionaler Produkte bis hin zur Reduktion der Lebensmittelabfälle.

Während das Regierungsprogramm insgesamt vor allem verteilungs- und sozialpolitisch keine Fortschritte bringt, geizt die türkis-grüne Regierung in den Bereichen Klimaschutz und Energie, Verkehr und Umwelt nicht mit ambitionierten Zielen. Das größte Problem dabei ist aber die fehlende Finanzierung. VON SYLVIA LEODOLTER*

Ehrgeizige Ziele, aber: „Ohne Geld, ka Musi“

KURZGEFASST

Vor allem in der Klimapolitik trägt das Regierungsprogramm eine klar grüne Handschrift. Das gilt auch für die Maßnahmen im Verkehrs- und Umweltbereich, wo auch heiße Eisen wie etwa der Lärmschutz angesprochen sind. Obwohl der Finanzbedarf teilweise beziffert wird, ist die Finanzierung die Leerstelle im Programm.

Unter den Titeln Klimaschutz & Energie, Verkehr & Infrastruktur und Umwelt- und Naturschutz manifestiert sich im neuen Regierungsprogramm größtenteils die Handschrift des grünen Koalitionspartners. Während in anderen Bereichen die klar wirtschafts- und landwirtschaftsfreundliche Haltung der ÖVP dominiert und dort etwa sinkende Steuern vor allem für Unternehmen*innen und Anleger*innen und zahlreiche Vergünstigungen, För-

derungen und Privilegien der Landwirtschaft sowie eine Fortsetzung des rechten Asylkurses von Türkis-Blau verankert sind, adressieren diese Kapitel die Notwendigkeit des Ausstiegs aus der fossilen Wirtschaft mit zahlreichen ehrgeizigen Maßnahmen.

Klimaschutz und Energie

Die Ziele des Regierungsprogramms stehen hier im Einklang mit der Umsetzung des Klimaab-

kommens von Paris. Der langfristige Ausstieg aus den fossilen Energieträgern (Kohle, Erdöl, Erdgas) wird einen tiefgreifenden Wandel in der Wirtschaft und Gesellschaft mit sich bringen. Aus Sicht der Arbeiterkammer muss dieser Prozess sozial verträglich und gerecht, sowie im Sinne der Arbeitnehmer*innen gestaltet werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen und die Verteilungsgerechtigkeit sind die zwei zentralen Kriterien, an denen das Programm der Bundesregierung im Klimaschutz zu messen ist.

Trotz der ambitionierten Ziele fehlt es über weite Strecken an der Konkretisierung der Maßnahmen (gesetzliche Instrumente, Erfolgsindikatoren) und an Angaben zur Finanzierung. Vorsichtig positiv zu bewerten ist, dass Klimaschutz- und Zukunftsinvestitionen unabhängig von der Einhaltung der Gesamtverschuldungsquote von 60 Prozent sichergestellt werden sollen. Das Regierungsprogramm benennt die für den Klimaschutz wesentlichen In-



„DIE KLIMASCHUTZMASSNAHMEN SIND DARAN ZU MESSEN, OB SIE SOZIAL GERECHT UND GLEICHZEITIG WIRKSAM SIND.“



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

vestitionsbereiche: Öffentlicher Verkehr, thermische Sanierung, Ausbau erneuerbarer Energieträger. Diese Investitionen müssen freilich mit zusätzlichen Mitteln finanziert werden, die bereits im kommenden Budget vorgesehen werden müssten. Positiv zu bewerten sind die Erkenntnisse zu einer Reform des EU-weiten Emissionshandels (Mindestpreis, Grenzausgleich). Dass arbeitsmarktpolitische Instrumente im Zuge einer Just Transition, eines sozial gerechten Strukturwandels, angedacht sind, klingt gut. Sie müssen aber rasch konkretisiert und ausreichend dotiert werden.

Energiearmut kein Thema

Im Bereich der Energieeffizienz sollen die Effizienzmaßnahmen strenger bewertet werden. Die Pläne zum Ausbau der erneuerbaren Energie sehen ein neues Förderregime vor. Beim geplanten Energieeffizienzgesetz, beim Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz und auch beim Netzausbau fehlt noch die dringend nötige Betrachtung der Verteilungswirkungen. Besonders auffällig ist, dass Energiearmut, und damit der Kampf gegen sie, im Regierungsprogramm nicht vorkommen. Das ist aus Arbeitnehmer*innensicht ein gravierender Mangel, der bereits im nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) kritisiert wurde. Leider fehlen im Regierungsprogramm auch konkrete Pläne und Initiativen zur Verbesserung konsument*innenrechtlicher Schutznormen im Energiebereich (insbesondere bei der Wärmeversorgung oder der E-Mobilität).

Grüner Deckmantel

Kritisch zu sehen sind jedenfalls die Erleichterungen für sogenannte „grüne Anlagen“ →



GESAMTEINSCHÄTZUNG

KEIN PROGRAMM FÜR SOZIALE GERECHTIGKEIT

Auch wenn man jede Regierung erst an den konkret umgesetzten Maßnahmen beurteilen kann, macht ein Blick darauf, was die geplanten Maßnahmen für die Arbeitnehmer*innen bedeuten, und ob die Politik das Land insgesamt gerechter macht, auch schon anhand des vorgelegten Regierungsprogramms Sinn. Viele der geplanten Maßnahmen sind gut, eines ist jedoch offensichtlich: Es profitieren hauptsächlich die Unternehmer*innen, die großen Konzerne, Vermögende und die Landwirtschaft.

Die Arbeitnehmer*innen profitieren trotz der Lohnsteuersenkung pro Kopf deutlich weniger von den geplanten Maßnahmen dieser Regierung. Die Schieflage der Steuerpläne der letzten Legislaturperiode zugunsten der Unternehmen wurde nicht beseitigt, sondern sogar verschärft (Senkung der Körperschaftssteuer, Steuerbegünstigungen, Gewinnfreibetrag etc.).

Das ist bedauerlich, denn der Druck auf die arbeitenden Menschen ist in den vergangenen Jahren massiv gestiegen, nicht zuletzt durch die Ausweitung der zulässigen Höchstarbeitszeiten (12-Stunden-Tag/60-Stunden-Woche). Infolge des Strukturwandels durch Digitalisierung und Klimakrise und der drohenden Konjunkturlaute, wird sich die Situation weiter verschärfen. Dennoch gibt es von Seiten der neuen Regierung wenig Vorhaben, um diesen Druck zu vermindern. Enttäuschend ist auch, dass die Fehler beim Umbau der Sozialversiche-

rung nicht ausgebessert werden, oder dass im Bereich Migration, Integration und Asyl die harte Linie fortgesetzt wird, auch wenn die Einhaltung der Menschenrechte und die Rechtsstaatlichkeit eine größere Rolle spielen.

Andere Bereiche sind positiv zu bewerten, etwa, dass der Sozialstaat endlich nicht mehr grundsätzlich in Frage gestellt wird, der von der AK entwickelte Chancenindex im Bildungsbereich erstmals in Ansätzen umgesetzt werden soll, oder dass mehr Geld für Frauenpolitik zur Verfügung gestellt wird. Beim wichtigsten Zukunftsthema, dem Klimaschutz, gibt es sehr hohe Ambitionen. Ein mit Hoffnungen verbundener Punkt ist auch, dass der Dialog mit allen Sozialpartnern wiederbelebt werden soll. Wie sehr dies tatsächlich gelebt wird, ist die entscheidende Frage. In vielen Punkten wird es auf die konkrete Umsetzung ankommen – und darauf, wie die Vorhaben finanziert werden.

Antworten darauf werden die ersten Budgets der Regierung geben. Dabei muss verhindert werden, dass die Arbeitnehmer*innen die nötigen Zukunftsinvestitionen wieder selber zahlen und bei den Maßnahmen auf soziale Gerechtigkeit vergessen wird.

Zum Weiterlesen:

Der AK Gerechtigkeits-Check des Regierungsprogramms ist hier abrufbar: <https://www.arbeiterkammer.at/gerechtigkeitscheck>

IM STRASSENGÜTERVERKEHR UND IN DER LUFTFAHRT LASSEN SICH KLIMAZIELE NUR ERREICHEN, WENN LÖHNE UND ARBEITSBEDINGUNGEN MASSIV VERBESSERT WERDEN.

→ im Finanzsektor (KESt-Befreiung für ökologische/ethische Investitionen, „Green Supporting Factor“ auf europäischer Ebene). Ebenso problematisch sind die Bestrebungen der Finanzialisierung und Deregulierung der Finanz- und Kapitalmärkte unter einem „grünen Deckmantel“. Dadurch besteht die Gefahr, dass das eigentlich positive Ziel der Unterstützung ethisch-ökologischer Veranlagungswünsche und eine stärkere Ausrichtung von Unternehmen an den Zielen der nachhaltigen Entwicklung (SDG) konterkariert wird.

Verkehr dekarbonisieren

Im Kapitel „Verkehr und Infrastruktur“ setzt sich die Regierung das Ziel, den Verkehrssektor hin zu umweltfreundlicher Mobilität für alle zu entwickeln. Soziale Aspekte werden am Rande angesprochen, spielen aber keine wesentliche Rolle, obwohl sich vor allem im Straßengüterverkehr und in der Luftfahrt ökologische Ziele nur erreichen lassen, wenn Löhne und Arbeitsbedingungen massiv verbessert werden.

Ein Schwerpunkt des Programms ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs, was auch den Forderungen der AK entspricht.

Gute Ansätze sind zur Förderung von Radverkehr und Zufußgehen enthalten. Offen ist, ob das Herzstück des Programms mit zwei Milliarden Euro für den Nah- und Regionalverkehr mit neuen Mitteln ausgestattet wird und über welchen Zeitraum sie investiert werden sollen. Ihre Finanzierung und die des 1-2-3-Tickets, das leistbare öffentliche Mobilität für alle sicherstellen soll, sind völlig ungeklärt. Die kommenden Verhandlungen werden zeigen, ob sich der Bund mit den Ländern, die dabei eine aktive Rolle spielen müssen, auf einen gemeinsamen Weg einigen kann.

Das Programm enthält erfreulicherweise ein klares Bekenntnis zur ÖBB und zum Schienenverkehr als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, sowie zum intensiven Ausbau der Schieneninfrastruktur. Sehr problematisch sind jedoch die Aussagen zur Direktvergabe, die nur mehr unter der Voraussetzung der „Marktkonformität der Vergabebedingungen“ erfolgen soll. Durch die angedachte gemeinsame Planung von Bahn- und Busverkehrsausschreibungen würde der Druck auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten massiv steigen. Die Maßnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs und zur Verlagerung auf die Schiene sind eher deklaratorisch, das gilt auch für die Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr (Maut, Bekämpfung des Sozialdumpings). Ebenso ist die Erhöhung der Flugticketabgabe zwar positiv, aber wenig ambitioniert. Wirksame Maßnahmen gegen

das Lohn- und Sozialdumping, vor allem durch die boomenden Billigairlines fehlen, wären aber immens wichtig, um die ökologisch und sozial untragbare Entwicklung in diesem Sektor einzudämmen.

Umweltpolitik und Kompetenzverteilung

Das Kapitel Umwelt- und Naturschutz widmet sich den aktuellen Herausforderungen: Flächenversiegelung, Artensterben, Lärmbelastung, Bodenerosion und Luftverschmutzung. Es setzt Akzente im Bereich der Kreislaufwirtschaft und der Umweltverfahren.

Diese entsprechen weitgehend den Forderungen der AK. Ähnliches gilt auch für Luftreinhaltung, Boden- und Wasserschutz. Weniger ambitioniert ist das Programm jedoch dort, wo es um notwendige Kompetenzbereinigungen und verfassungsrechtliche Klärungen geht, um endlich bei Querschnittsthemen wie Klimaschutz oder Umweltschutz eine Planungskoordination zwischen dem Bund und den Ländern auf den Weg zu bringen. Kompetenzverschiebungen werden nur ausnahmsweise, und zwar konkret zum Klimaschutz und zur Biodiversität, vage „als zu prüfen“ angesprochen.

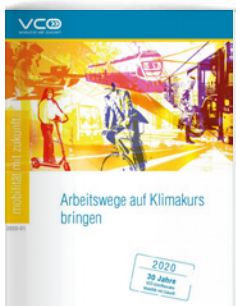
Die Abschaffung der Teilkonzentration im 3. Abschnitt des UVP-G (Bundesstraßen und Eisenbahnen) und das Vorhaben, dass Amtssachverständige auch in anderen Bundesländern tätig sein sollen, sind wichtige Ansätze. Dies könnte tatsächlich eine Beschleunigung der großen Infrastrukturverfahren ermöglichen, sollte aber unbedingt von einem Quantensprung im Vollzug des Landesnaturschutzrechts begleitet werden. Gedämpft wird dieses positive Bild jedoch davon, dass im Kapitel „Entbürokratisierung und Modernisierung der Verwaltung“ immer noch das Anliegen „Gold-Plating reduzieren“ genannt ist, unter anderem mit der Absicht, „möglichst viele nicht durch EU-Vorgaben notwendige Betriebsbeauftragte freiwillig zu stellen“. Bedauerlich ist auch, dass das Thema „Freier Zugang zur Natur“ im Regierungsprogramm nicht enthalten ist. □

Ökologische und soziale Ziele gemeinsam erreichen

- Finanzierung für Klima-, Verkehrs- und Umweltpolitik sichern
- Interessen der Arbeitnehmer*innen einbeziehen
- Ausstieg aus den fossilen Energieträgern sozial gerecht gestalten
- Vermögensbesteuerung für Zukunftsinvestitionen

Unser Standpunkt

Aktion



MOBILITÄT

Arbeitswege auf Klimakurs bringen

Arbeitswege verursachen einen erheblichen Teil des Verkehrs in Österreich. Dabei ist der Anteil von Autofahrten größer, als bei den Alltagswegen. Die Fahrten in die Arbeit sind ein wichtiger Hebel, um die Klimabilanz der Personenmobilität zu verbessern. Klimaverträgliche Arbeitswege erzeugen Mehrwert für Beschäftigte (weniger Stress, Kostenersparnis), die Umwelt, die Unternehmen und umliegende Gemeinden. Die Publikation des VCO (Mobilität mit Zukunft 1/2020; Gratis-Download www.vcoe.at) untersucht die derzeitige Situation und liefert zahlreiche positive Beispiele und Möglichkeiten zur Veränderung. So profitieren Besserverdienende derzeit viel stärker vom Pendlerpauschale als Ärmere. Jene 25 Prozent der Haushalte mit dem höchsten Einkommen erhalten rund zwölfmal so viel wie die 25 Prozent mit dem niedrigsten Einkommen. Ein wichtiger Ansatz wäre auch ein verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement. **HH**

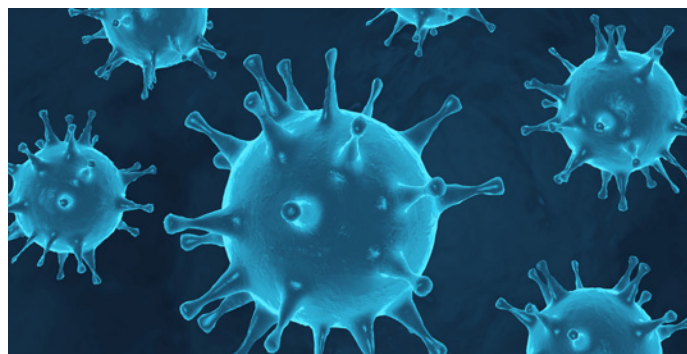


BUCH

Eine andere Welt ist möglich

Vandana Shiva, Lionel Astruc: Eine andere Welt ist möglich – Aufforderung zum zivilen Ungehorsam, ökom Verlag, München 2019.

Der französische Journalist Lionel Astruc begleitete die indische Umweltaktivistin Vandana Shiva bei ihrer Arbeit. 1987 war das Schlüsseljahr für Shiva. Bei einem Seminar der Saatgutindustrie sprachen deren Vertreter ganz offen über ihren Plan, mithilfe des Patentrechts und gentechnisch veränderten Organismen die Kontrolle über das Saatgut zu erlangen. Bereits auf ihrem Rückflug nach Indien entwickelte sie eine Widerstandsstrategie. Seither kämpft sie für das Recht auf Saatgut. In diesem Buch spricht sie über ihre Aktionen und die Themen die ihr am Herzen liegen: Ernährungssouveränität, Globalisierungskritik, Rohstoffkriege, Saatgutbefreiung, Ökofeminismus und Demokratie. „Gemeinsam können wir das scheinbar Unmögliche schaffen: Die Kontrolle über unsere Lebensgrundlagen zurückzugewinnen.“ **SI**



jobundcorona.at

Hotline 0800 22 12 00 80

AKTION

WWF-Petition gegen die Plastikflut

Um die Plastikflut einzudämmen, hat der WWF eine weltweite Petition gestartet. Auf der Seite <https://www.wwf.at/de/plastikflut-petition/> kann die Politik aufgefordert werden, sich für ein internationales Abkommen gegen den Plastikeintrag in die Meere einzusetzen, beispielsweise mit einem Pfandsystem. Auch die österreichische Politik muss sich auf EU- und UN-Ebene für verpflichtende Regelungen einsetzen. Auch hierzulande muss verhindert werden, dass schädliches Plastik in die Umwelt gelangt. **SI**

HOTLINE

Arbeit und Corona – Rat und Hilfe

Zu den brennendsten mit der Arbeit verbundenen Fragen haben AK und ÖGB eine eigene Website mit Fragen und Antworten (u.a. zu Kurzarbeit, Sonderurlaub, Telearbeit) eingerichtet, die regelmäßig aktualisiert wird (<https://jobundcorona.at/>). Es geht darum sicherzustellen, dass trotz Corona-Krise möglichst viele Arbeitsplätze erhalten bleiben. Dafür werden neue Maßnahmen entwickelt, die auch nur für diese einzigartige Krise gelten sollen. Auch wenn persönliche Beratungen vorübergehend in den Arbeiterkammern nicht möglich sind, stehen österreichweit die Kolleg*innen der AK telefonisch und per Email für Fragen und Probleme zur Verfügung. Neben den üblichen Telefonnummern der AK gibt es auch eine gemeinsame kostenfreie Hotline von AK und ÖGB, die Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr erreichbar ist: 0800 22 12 00 80. „Alle, die zur Bewältigung der Krise beitragen und arbeiten, damit das Leben in Österreich geordnet weitergeht, müssen große Anstrengungen leisten und sind Held*innen.“ (Zitat BAK Präsidentin Renate Anderl) **SL**

Solidarität und Sozialstaat statt Markt

In Zeiten der Coronakrise können wir nicht auf Veranstaltungen hinweisen. Die Menschen sollen daheim bleiben, statt zu konsumieren. Wir werden also zu einem sehr klimafreundlichen Lebensstil gezwungen. Die Corona-Epidemie macht deutlich: Wenn dringendes Handeln notwendig ist, überlässt niemand die Lösung des Problems dem Markt. Wir vertrauen auf den Sozialstaat, die Sozialpartner und die öffentlichen Unternehmen. Die Lehre sollten wir auch auf den Klimaschutz und die Zeit nach Corona anwenden.





Gerechtigkeit
ist gekommen,
um zu bleiben.

Die Arbeiterkammer setzt sich seit 100 Jahren für die
Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein.
Sie steht für soziale Gerechtigkeit in Österreich.

Damals. Heute. Für immer.

Medien



BUCH

Kapital und Ideologie

C. H. Beck, München, 2020, 1312 Seiten.

Der renommierte Ökonom und Ungleichheitsforscher Thomas Piketty hat am letzten weitgehend regulären Werktag vor der „Coronakrise“ sein neues Werk in der Wiener AK präsentiert. Nach seinem internationalen Bestseller „Das Kapital im 21. Jahrhundert“ (2013) legt er mit „Kapital und Ideologie“ ein noch deutlich umfangreicheres Buch vor. Darin beschreibt er nicht nur die „Globalgeschichte der sozialen Ungleichheit und ihrer Ursachen“ (Verlag). Er widmet sich auch der Frage, wie eine gerechtere Gesellschaft gestaltet werden könnte. Sein Ritt durch die Geschichte beschäftigt sich gleichermaßen mit Sklaverei und Kolonialismus wie mit den Wirtschaftssystemen der letzten 70 Jahre. Eine weitgehende Sakralisierung von Eigentum – Bsp. Entschädigungen für ehemalige Sklavenhalter – wird dabei ebenso diskutiert wie die Verschiebungen der Parteienpräferenzen in der jüngeren Vergangenheit. Abschließend entwickelt Piketty konkrete Vorschläge für einen „partizipativen Sozialismus für das 21. Jahrhundert“. **FW**



BROSCHÜRE

Automobil-Fakten

European vehicle market statistics 2019/2020, publiziert von Georg Bieker, Uwe Tietge, Felipe Rodriguez, Peter Mock, ICCT, Berlin, 2019.

Die umweltinteressierte Öffentlichkeit braucht „alternative“ Zahlen und Fakten über den Automobilmarkt. Das ist der Anspruch vom International Council on Clean Transportation (ICCT). Diese Non Profit Organisation bringt alljährlich die neuesten Trends in Zahlen und prägnanten graphischen Abbildungen in einem statistischen Taschenbuch heraus.

Mit einfachen Schlüsselparametern (z.B. Gewicht oder Motorleistung eines Pkw) wird dargestellt, warum Emissionen und Verbrauch bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nicht die erwarteten Fortschritte gebracht haben. Dazu gibt es bestechende Hinweise zu einzelnen Autoherstellern bzw. Anforderungen für die Marktüberwachung in den großen Wirtschaftsböcken der Welt. Link zum Downloaden: <https://theicct.org/publications/european-vehicle-market-statistics-20192020> **FG**



BUCH

Der globale Green New Deal

Campus Verlag, Frankfurt am Main, 2019, 319 Seiten.

Jeremy Rifkin, der bekannte US-amerikanische Publizist (u.a. „Das Ende der Arbeit und ihre Zukunft“) und Gründer der „Foundation on Economic Trends“, beschäftigt sich in seinem jüngsten Buch mit dem Kollaps der „fossil befeuerten Zivilisation“. Die fossile Infrastruktur habe ausgedient, „ein kühner ökonomischer Plan“ könne nun das Leben auf der Erde retten. Er appelliert einerseits an die Politik, sich um die notwendigen Rahmenbedingungen zu kümmern. Dabei lobt er die Vorreiterrolle Deutschlands. Andererseits sieht er viel Raum für private Initiative. Im Vergleich mit anderen Autor*innen ist er wesentlich optimistischer, dass Marktprozesse die Trendwende unterstützen werden. Schon im Einband steht: „Die Weltunternehmen und Industrien, mit denen ich zusammenarbeite [...] wissen, dass es zu schaffen ist.“ Und das schwindende Vertrauen des globalen Finanzsektors in die langfristige Stabilität der fossilen Energiewirtschaft würde in zunehmendem Tempo zum Abzug von Kapital aus diesem Sektor führen. **FW**

TIPP

ÖBB Notfall-News

Die Corona-Krise hat die öffentlichen Verkehrsmittel fest im Griff. 90 Prozent Rückgang der Personenbeförderung stellt nicht nur die ÖBB vor besondere Herausforderungen. Auf der Homepage der ÖBB finden sich nun sogenannte „Notfall-News“ in denen die Menschen informiert werden, welche Züge ausfallen, welche fahren und mit welchen Problemen auf welchen Strecken zu rechnen sein wird. Nähere Informationen findet man auf <https://www.oebb.at/de/notfallnews> sowie beim ÖBB Kundenservice unter 05-1717.



Internationale Datensammlung

Die „World Inequality Database“ (WID.world) stellt eine umfangreiche Datensammlung zur historischen Entwicklung der nationalen und internationalen Ungleichheit von Einkommen und Vermögen zur Verfügung – siehe <https://wid.world/>.

Der Energieverbrauch ist ein wichtiges Kaufargument beim Kauf eines Neuwagens. Gerade bei Pkw mit batterieelektrischem Antrieb fehlen derzeit aber noch Informationen zur klimapolitischen Gesamtbilanz. Eine Studie des Umweltbundesamtes hat im Auftrag der AK erstmals die gängigsten Modelle untersucht. **VON FRANZ GREIL**

Zur Ökobilanz von E-Autos und was wir darüber erfahren



Heinfellner, Fritz (2019): Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren – eine Marktanalyse in: Informationen zur Umweltpolitik, 201 Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Die Diskussion um Herstellerangaben bei Pkw („Abgas-schwindel“) hat Schwächen bei der Verbrauchsinformation nur allzu deutlich aufgezeigt. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb (BEV), bei denen Käuferinnen und Käufer noch Vertrauensdefizite vor allem bei Reichweite und ökologischer Gesamtbilanz haben. Gleichzeitig bestehen aber hier auch besonders hohe Erwartungen an Umwelt- und Klimaschutz.

Das ist Ausgangspunkt für die Studie des Umweltbundesamtes, die 2019 erstellt wurde. Sie untersucht die offiziellen Verbrauchsangaben von 33 strombetriebenen Pkw-Modellen, die in Österreich im Segment der Kleinst- und Kleinwagen, Kompakt- sowie der Ober- und Luxusklasse angeboten werden. In einem zweiten Schritt wurde der Realverbrauch von sieben Modellen aufgrund der konkreten Erfahrungen von Fahrerinnen und Fahrern überprüft.

Auf Basis dieser Ergebnisse werden grundsätzliche Überlegungen zur Energieeffizienz von „Stromern“ angestellt, die vom Fahrzeuggewicht bis zur Ökobilanz entlang des gesamten Lebenszyklus (Stromproduktion, Fahrzeug, Batterie) reichen. Sie ergeben ein gesamthafte Bild der „Klimatransparenz“, die es in Österreich bis dato noch nicht gab.

BEV weisen im Vergleich zu fossil angetriebenen Fahrzeugen eine um den Faktor 3 höhere

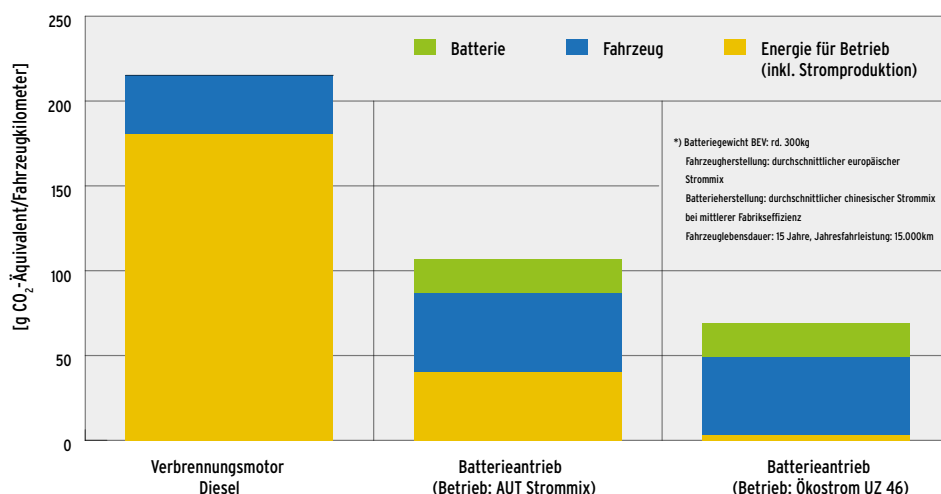
AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur

Bestellung als Hardcopy unter wirtschaft.umwelt@akwien.at

- | | | | |
|--|--|---|---|
| <p>48 Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautgesetz Verfassungsrechtliche Analyse. Nicolas Raschauer. Studie, 2012</p> <p>49 Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den öffentlichen Nahverkehr in Österreich. Tagungsband, 2013</p> <p>50 Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich, 2013</p> <p>51 Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt Konstellationen zwischen Straße und Schiene. Ronald Scheucher; 2014</p> <p>52 Modal Split im Güterverkehr Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Max Herry, Norbert</p> | <p>Sedlacek; 2014</p> <p>53 Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen Studie und Rechtsgutachten, 2014</p> <p>54 Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland, 2014</p> <p>55 Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung. Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie, 2015</p> <p>56 Pendeln in der Ostregion. Potenziale für die Bahn. Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder, 2015</p> <p>57 Penderanalyse Wien und Ostregion. Zahlen und Fakten auf Basis der</p> | <p>Vollerhebung 2014. Odilo Seisser, 2016</p> <p>58 Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur. Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und Gemeindestraßen. Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil, 2016</p> <p>59 Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht Rechtswissenschaftliche Studie. Konrad Lachmayer 2016</p> <p>60 Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität Astrid Segert, Studie 2017</p> <p>61 Arbeitswege und Arbeitszeit – Zeit für mein Leben? Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich. Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch, 2018</p> <p>62 Monetarisierung von „Sozialdumping“ im Straßenverkehr Norbert Sedlacek, Irene Steinacher, 2019</p> | <p>63 Belastungen am Arbeitsplatz durch Hitze am Beispiel der Triebfahrzeugführer*innen und Baukranführer*innen Literaturrecherche und Arbeitsmedizinische Stellungnahme, Georg Wultsch, 2019</p> <p>64 active2work – Arbeits- und Mobilitätszeit neu gedacht Machbarkeitsuntersuchung. Marlene Doiber, Sandra Wegener, Roland Hackl, Maria Juschten, Clemes Raffler, Michael Meschik, Julia Schmid, 2020</p> |
|--|--|---|---|

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

Kumulierte Treibhausgas-Emissionen als Folge von Batterieherstellung, Fahrzeugherstellung und Betrieb je Antriebskonzept in der Kompaktklasse (ähnlich VW Golf)*



E-AUTOS SIND IM VERGLEICH ZUM BENZINER ODER DIESEL AUCH BEI DER ÖKOBILANZ BESSER! KLEINE UND LEICHTE STROMER SIND ABER AM KLIMAFREUNDLICHSTEN.

Energieeffizienz im Fahrbetrieb auf. Diese kann zudem durch das individuelle Nutzungsverhalten beeinflusst werden. Der Vergleich zwischen den BEV-Modellen zeigt nennenswerte Unterschiede im Stromverbrauch auf. So verbrauchen größere und schwerere BEV tendenziell deutlich mehr

Strom im Fahrbetrieb als kleinere und leichtere Fahrzeuge. Gleiches gilt für den Energieeinsatz für die Herstellung von Fahrzeug und Batterie, der mit zunehmendem Fahrzeug- und Batteriegewicht steigt.

Im Fahrbetrieb stoßen BEV kein Gramm des klimaschädlichen Kohlendioxids aus. Was

aber Konsumentinnen und Konsumenten vorenthalten wird: Auch die Gesamtökobilanz inklusive der Herstellung spielt eine Rolle, wenn man den Klimaschutz ernst nehmen will. Bei der Gesamtökobilanz (Betrieb und Herstellung von Auto und Batterie) ist ein BEV der Kompaktklasse (beispiels-

weise VW Golf) bei österreichischem Strom-Mix mit rund 106 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer deutlich im Vorteil gegenüber dem Golf Diesel mit 215 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Aber je kleiner das E-Auto und seine Batterie, desto besser ist die Gesamtökobilanz. Ein E-Auto der Luxusklasse wie der Tesla XP etwa, stößt 120 Gramm pro Kilometer aus, fast dreimal so viel wie der kleine Smart Fortwo mit nur 44 Gramm. Für die gesamthafte Berechnung wurde ein chinesischer Strommix bei der Batterieherstellung, ein europäischer Strommix bei der Fahrzeugherstellung und ein österreichischer Strommix angenommen, dem eine Fahrleistung von 15.000 km zugrunde liegt.

Großer Einfluss auf die Gesamtenergieeffizienz des Fahrzeuges über den gesamten Lebenszyklus kann also bereits beim Kauf des Fahrzeuges genommen werden. Eine dahingehend ganzheitliche Beurteilung als Basis für die Kaufentscheidung ist für die Konsumentin bzw. den Konsumenten derzeit allerdings aufgrund fehlender Angaben nicht möglich. □

PDF-Download www.ak-umwelt.at

AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- 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 Rechtssetzung 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
- 195 Neue biotechnologische Züchtungstechniken - Rechtliche Einordnung in Hinblick auf die Schlussanträge von Generalanwalt Bobek zum Vorabentscheidungsverfahren C-528/16. Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2018
- 196 Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht - Fakten und Regulierungsdefizite. Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2018
- 197 Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Langfassung) Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018

- 197a Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Kurzfassung)
- 198 Umweltgerechtigkeit; Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umweltverhalten; Mikrozensus Umwelt und EU-SILC - Statistical Matching Alexandra Wegscheider-Pichler, Sacha Baud, 2019
- 199 Zu Fragen der Verteilungswirkungen in der Klimapolitik Josef Baum, 2019
- 200 ES darf ein bisschen verbindlicher sein - Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht Josef Werner Hochreiter, 2019
- 201 Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren - Eine Marktanalyse Holger Heinfellner, David Fritz, 2019

Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



FAHRGASTRECHTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der 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.



VERSPÄTUNGS- ENTSCHÄDIGUNG

Als Fahrgast können Sie unter bestimmten Voraussetzung bei Bus und Bahn eine Entschädigung für Verspätungen verlangen. Bei der Bahn gilt das nicht nur bei Einzeltickets, sondern auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten). Tipps dazu in diesem Folder.



TIPPS FÜR EINE GUTE REISE

Der Urlaub ist für alle eine wichtige Erholungszeit. Damit die schönste Zeit des Jahres auch tatsächlich in bester Erinnerung bleibt, hat die AK Tipps zur Planung, Vorbereitung und zum richtigen Verhalten bei auftretenden Schwierigkeiten im Urlaub zusammengestellt.



VORSICHT SCHNÄPPCHEN!

Werbung und Marketing arbeiten in allen Bereichen mit vielen Tricks, wollen sie uns doch so viel wie möglich verkaufen. Die Broschüre gibt Tipps, wie Sie diese alten und neuen (Neuromarketing oder Web 2.0) „Manipulationen“ umgehen können.



LEBENSMITTEL- KENNZEICHNUNG

Lebensmittel müssen laut EU-Verordnung so gekennzeichnet sein, dass VerbraucherInnen über Nährwerte, Allergene, Herkunft und Zutaten oder Haltbarkeit verständlich informiert werden. Die Broschüre erklärt die Bedeutung der Kennzeichnung.



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.