

Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 3/2020

www.ak-umwelt.at



Gefangen im PlastoZän

Warum Kunststoffe allgegenwärtig, aber deshalb in der Umwelt sehr problematisch sind, und was zur Eindämmung der Plastikflut getan werden muss.

Betrieb: Rail Cargo: Transport-Zukunft auf Schiene

Leben: Nachhaltiger Konsum nach Corona

Politik: Kein Green Deal ohne Social Deal

AK-Studie: Dekarbonisierung in der Produktion



www.arbeiterkammer.at

DAS WUM-OMETER

„Die Reichen im Land wissen sehr wohl, was sie am Sozialstaat haben. Lassen wir sie doch bitte beitragen – besser heute als morgen.“



Renate Anderl
BAK Präsidentin

● ● **AUSRED' VERLASS MICH NICHT**

Während sich bei den ÖBB coronabedingt das Fahrgastaufkommen halbiert hat und auch die Wiener Linien Rückgänge verzeichnen, feiert der Pkw eine Renaissance: Die ASFINAG meldet ähnliche Verkehrszahlen wie zuvor, Fahrschulen werden gestürmt und der Gebrauchtwagenmarkt boomt. Dazu die Verhaltensforscherin Elisabeth Oberzaucher: „Die Infektionsgefahr dient vielen als Ausrede, um es sich bequem zu machen und das Auto zu nehmen.“ **HH**

● ● **PILOTPROJEKT**

Die DB Regio Bayern testete diesen Sommer einen neuen Service am Würzburger Hbf. Es wurden sogenannte stationäre Fahrradkoordinatoren am Bahnsteig eingesetzt, um alle Bahnfahrer*innen bei der Fahrradmitnahme

zu unterstützen. Sie helfen beim Ein- und Aussteigen, informieren wo am Zug sich die Fahrradplätze befinden und lenken Radfahrer*innen bei Überfüllung in nächste Züge. Die Züge konnten so ohne Verzögerungen abfahren und die Fahrgäste entspannt reisen. **HB**

● ● **WIEN ODER KLOSTERNEUBURG?**

Eine Frage, die sich nicht nur für Herrn Strache stellt. Denn 2017 beschlossen ÖVP-Politiker, dass das Umweltbundesamt in den Speckgürtel von Wien übersiedeln sollte – eine Schnapsidee, wie die AK damals meinte. Nun dürfte der Plan jedoch revidiert werden: Das zuständige Ministerium „evaluiert“ den Beschluss. **CS**

● ● **TRANSPARENZ IN TÜRKIS-GRÜN**

Genehmigungen für Großanlagen mit mehr als 50 MW und ihre Emissionen sollen den Menschen künftig nicht

mehr über repräsentative Tageszeitungen, sondern über „irgendeine Zeitschrift oder das Internet“ verlaubar werden. Eh klar: Wer wirklich alle Käseblätter im Lande von A bis Z liest, ist voll im Bilde. Die Transparenz lauert eben immer und überall. **FG**

● ● **RESSOURCEN AUFGEBRAUCHT**

Heuer fiel der Earth Overshoot Day, jener Tag an dem die menschliche Nachfrage nach nachwachsenden Rohstoffen die eigentlichen Kapazitäten der Erde übersteigt, auf den 22. August. Das ist drei Wochen später als im Jahr 2019. Diese Verzögerung ist auf die wirtschaftlichen Einschränkungen durch COVID-19 zurückzuführen. Österreich hat die ihm fairerweise zustehenden Ressourcen übrigens schon am 8. April 2020 aufgebraucht. **HB**



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

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



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



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



Bitte sammeln Sie Abpapier für das Recycling. EU Ecolabel : AT/28/001

Inhalt

Schwerpunkt

Gestern Segen – heute Fluch

Plastik ist aus dem Leben nicht mehr wegzudenken.

Seite 10

Mikroplastik überall

Was die Plastik-Kleinsteilchen für Umwelt und Menschen bedeuten.

Seite 14

Plastik-Zeitalter

Welche Auswege aus dem Plastozän denkbar sind.

Seite 18

Betrieb

ÖBB Rail Cargo

Auf dem Weg zur grünen Transport-Schiene.

Seite 22

Leben

Konsum über alles

Nach Corona sollte jeder Einkauf gut überdacht sein.

Seite 26

Politik

Soziales nicht vergessen

Wie ein Green Deal gelingt und der Menschheit nutzt.

Seite 28

AK-Studie

Dekarbonisierung und Klimaziele

WIFO-Studie zur regionalen Verteilung von Emissionen.

Seite 34

Rubriken

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



Editorial

Plastikwut gegen Plastikflut

In diesem Sommer haben viele von einem Urlaub im Ausland nur geträumt und festgestellt, was Tourist*innen aus anderen Ländern ohnedies wissen: Österreich ist schön. Vor allem ist es wesentlich weniger vermüllt als manch andere beliebte Urlaubsländer. Mit Grauen und mit Wut erinnere ich mich an ein Familien-Picknick in einem heißen Land, wo vor Plastikabfall fast kein Platz war, um sich gemütlich niederzulassen. Also ist alles gut bei uns, wo die Natur schön aufgeräumt aussieht? Bei uns landet zwar weniger in der Natur, aber die schiere Menge der Plastikabfälle ist dennoch atemberaubend. Das merkt man spätestens beim Wocheneinkauf, wenn nach dem Auspacken der Mistkübel voller ist als der Kühlschrank. Der gelbe Sack und die gelben Tonnen quellen auch hierzulande über vor Kunststoffverpackungen und wirklich plastikfrei sind unsere grünen Wälder längst nicht mehr.

Kunststoffe sind aus vielen Lebensbereichen – vom Abflussrohr bis zur Zellophanverpackung nicht wegzudenken, aber auf keinen Fall sollten sie in den Mägen und Körpern von Vögeln und Fischen und auch nicht in Form von Mikropartikeln im Trinkwasser oder in unserem Essen landen. Was also tun? Recycling ist wichtig, aber es braucht strenge Vorgaben, damit sich die Produzenten nicht auf freiwillige Bemühungen ausreden können. Und Recycling allein reicht nicht, es geht um den Ersatz von Plastik durch nachhaltigere Materialien – in allen Anwendungsbereichen, von der Kleidung bis zu Möbeln und Verpackungen.

Die EU unternimmt einige Anstrengungen, von der Einweg-Plastik-Richtlinie bis hin zur geplanten Einführung einer eigenen Abgabe für nicht recycelten Kunststoffmüll. Ein wichtiges Handlungsfeld sind Getränkeverpackungen aus Plastik, für die es in vielen europäischen Ländern ein Einwegpfand gibt, um das Recycling zu steigern. Das – und eine verpflichtende Mehrwegquote – wäre auch in Österreich dringend nötig. Wenn der Finanzminister aber ankündigt, die drohende EU-Abgabe mit Steuergeld zu zahlen, statt dem für die Plastikflut verantwortlichen Handel ein Pfandsystem und Mehrwegquoten zuzumuten, dann steigt in mir die Plastikwut.

Sylvia Leodolter

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

Nachrichten

KURZSICHTIG

Kein Ende von „just-in-time“

Während des Corona-Lockdowns wurden Grenzen geschlossen und dadurch Lieferketten zerrissen; mehrwöchige Produktionsausfälle waren die Folge. Ein AK-Rundruf bei Autzulieferbetrieben führte zum Ergebnis, dass es keine Abkehr von der vorherrschenden Just-in-Time-Philosophie gibt. Das bestätigt auch Prof. Fransoo (Kühne Logistics University): „Aus vergangenen Krisen wissen wir, dass Unternehmen aus großen Störungen und Katastrophen häufig nur wenig lernen“. **HH**

KRITISCHE VERFAHREN

Studie zeigt: Neue Gentechnik hat viele Risiken

Eine neue Publikation von Testbiotech, gibt einen Überblick über Risiken, die mit dem

Einsatz von Verfahren der neuen Gentechnik (Genome Editing) bei Pflanzen und Tieren einhergehen könnten. Es gibt viele unbeabsichtigte Veränderungen des Erbguts, die durch den Prozess des gentechnischen Eingriffs ausgelöst werden. Dazu zählen beispielsweise der ungewollte Einbau von zusätzlichen DNA-Sequenzen oder größere, unbeabsichtigte Umstrukturierungen des Erbguts. Dabei kommt es nicht darauf an, ob zusätzliche Gene in das Erbgut eingeführt werden. Auch kleine genetische Veränderungen, die oft mehrfach und in Kombination ausgeführt werden, können erhebliche Auswirkungen haben. Deswegen müssen die neuen Eigenschaften auch dann eingehend auf Risiken geprüft werden, wenn keine neuen Gene eingefügt werden. Die Ergebnisse der Publikation stehen im Gegensatz zu Einschätzungen der Europäischen Lebensmittelbehörde EFSA, die jüngst veröffentlicht



Kein Eingriff in Gene ohne Risikoprüfung.

und zur Diskussion gestellt wurden. Bei Verfahren des Genome Editing kommt insbesondere die ‚Gen-Schere‘ CRISPR/Cas zum Einsatz. **SI**

NEUE GENTECHNIK

Weltweit erste Nachweismethode

Die neue Nachweismethode ist ein Meilenstein für den Schutz von Konsument*innen, der Lebensmittelproduktion und der Landwirtschaft vor der neuen Gentechnik. Das Testverfahren widerlegt die bisherigen Behauptungen der Gentechnik-Industrie und einiger europäischer Behörden, dass mit Hilfe von „neuer“ Gentechnik hergestellte Nutzpflanzen von natürlich gezüchteten nicht unterscheidbar seien – und daher auch nicht reguliert werden könnten. Greenpeace und ARGE Gentechnik-frei fordern von der österreichischen Bundesregierung, dass die neue Open-Source-Nachweismethode unverzüglich eingesetzt wird, um Importe von Nutzpflanzen auf illegale Kontamination

mit neuen Gentechnik-Pflanzen zu überprüfen. Dieser Nachweis ermöglicht es den EU-Mitgliedsstaaten, entsprechende Kontrollen durchzuführen. So kann verhindert werden, dass der in der EU nicht zugelassene CIBUS-Raps – der mit neuer Gentechnik erzeugt wurde – illegal in die Lebens- und Futtermittelketten gelangen kann. Bislang gab es in der EU dafür keine Untersuchungsmethode. Das zuständige Sozialministerium hat bereits angekündigt, das neue Testverfahren einzusetzen. **SI**

NUR FÜR KURZE ZEIT:

Faire Schienenmaut

Jeder Zug muss, selbst auf den kleinsten „Pimperlstrecken“, Maut zahlen. Diese Maut ist EU-weit geregelt und beinhaltet faktisch eine Mindesthöhe, da jedenfalls jene Kosten verrechnet werden müssen „die aus dem direkten Zugbetrieb entstehen“. Das mindert die Chancen der ökologischen Schiene gegenüber der Straße enorm, letztlich zahlt der Lkw oft gar keine Maut,

GLYPHOSAT-VERBOT IN ÖSTERREICH

EU erhebt keinen rechtlichen Einspruch

Eigentlich sollte Glyphosat in Österreich längst verboten sein. Bereits im Juli 2019 hatte das österreichische Parlament einen dementsprechenden Beschluss gefasst. Wegen eines Formalfehlers musste das Verbot jedoch noch einmal zurück an den Start. Im Frühling 2020 wurde dieses daher erneut zur sogenannten „Notifizierung“ nach Brüssel geschickt. Im August gab die Kommission eine „ausführliche Stellungnahme“ ab und verzichtete damit auf einen rechtlich relevanten Einspruch zu einem österreichweiten Glyphosatverbot, auch wenn sie Einwände dagegen äußerte. Allerdings äußerte auch Tschechien Bedenken und warnt vor einer Behinderung des freien Warenverkehrs. Damit hat Tschechien einen Automatismus ausgelöst, der zu einer dreimonatigen Verlängerung der Stillhalteperiode führt. Nach dem 19. November 2020 kann die Bundesregierung jedoch das österreichische Glyphosat-Verbot verabschieden – sofern sie dazu gewillt ist. In Luxemburg ist der Einsatz von Glyphosat mit 1. Jänner 2021 verboten. **SI**

manchmal nur auf gewissen Strecken. In Österreich sind lediglich 2 Prozent des Gesamtnetzes für Lkw bemaute. Von einer Kostendeckung ist man jedenfalls weit entfernt, die Steuerzahler*innen sind gezwungen die Differenz zu übernehmen. Bedingt durch die katastrophalen Auswirkungen der COVID-Pandemie auf die Schienenunternehmen soll es, so sieht es der Entwurf einer Verordnung der Europäischen Kommission vor, gestattet werden, die Mindestschienenmaut herabzusetzen oder das Einheben einer Maut gar auszusetzen. Das Vorhaben ist zeitlich begrenzt, langfristig bleibt es also bei der ungerechten Kostenverteilung zwischen Straße und Schiene. Der faire Markt bleibt ein Lippenbekenntnis der Union. **GL**

UNTER STROM

Kalifornische Dächer

Seit 2020 ist es im US-Bundesstaat Kalifornien verpflichtend, bei Neubauten am Dach Photovoltaikanlagen zu installieren. Ausnahmen gibt es nur für hohe Wolkenkratzer und für Gebäude, die zu stark beschattet werden. Gerechnet wird mit einem Anstieg von 15.000 auf über 100.000 Gebäuden pro

Jahr. Damit soll der Anteil des Solarstroms in Kalifornien von derzeit 16 Prozent bis 2030 auf 50 Prozent erhöht werden. Erlassen wurde die Regelung von der California Energy Commission im Rahmen der „Building Energy Efficiency Standards“. Als schwierigste Probleme bei der Regelungserstellung erwiesen sich die technischen Standards. Laut der California Energy Commission rechnet sich die Regelung nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Konsument*innen: Monatlichen Mehrkosten durch die Anlagen von 40 US-Dollar stünden doppelt so hohe Einsparungen bei den Energiekosten gegenüber. **GL**

VORBILDICH

Schweiz reduziert Leberdientransporte

Der Schweizer Bundesrat hat beschlossen, die sogenannte Hof- und Weidetötung von Tieren am Aufzuchtort zu gestatten. In seiner Begründung verweist der Bundesrat auf die besonders tierschonende Schlachtung der Tiere, die bis jetzt nur im Rahmen von kantonalen Sondergenehmigungen möglich war. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse waren, dass der Verzicht von Le-

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Falsche Helden

Die COVID-19 Pandemie mit über 90 Prozent weniger Flügen hat den Luftverkehr beinahe zum Erliegen gebracht. Für die Luftfahrt sind Zeiten angebrochen, die noch vor Monaten unvorstellbar waren. Das Ende von Laudamotion in Österreich kann jedoch nicht Corona angelastet werden. Es war bereits Monate zuvor angedroht worden und ist angesichts von Geschäftspraktiken, die auf einem beinhaltenen Verdrängungswettbewerb mit Ticketpreisen unter jeglicher Kostendeckung basieren, keine Überraschung. Der Eigentümer Ryanair hatte bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass – wenn seine Spielregeln nicht akzeptiert werden, der Standort verlassen wird.

Überraschend ist jedoch, dass diese Art der Unternehmensführung immer wieder Unterstützung findet und anfangs von Politikern, Flughafenbetreibern und den Medien bejubelt wird. 2018 war der Zuschlag für die insolvente AirBerlin Tochter FlyNiki an Niki Lauda und die daraus neu entstandene Laudamotion von der türkis-blauen Bundesregierung als österreichische Lösung bejubelt worden, obwohl Mitarbeiter*innen und Gewerkschaftern dessen Anstellungspraktiken über Leihfirmen und niedrige Gehälter stets stark kritisiert hatten. Ein Jahr später war die gefeierte Lösung auch schon wieder Geschichte. Noch im gleichen Jahr hatte Lauda das gesamte Unternehmen an die Billigairline Ryanair verkauft.

War dies vorauszusehen? Lauda, der „nichts zu verschenken“ hatte, bescherte seinen ehemaligen Mitarbeiter*innen äußerst turbulente Zeiten, begleitet von sich massiv verschlechternden Arbeits- und Gehaltsbedingungen mit Auswirkungen auf die gesamte Branche. Sollten Aussagen des Ryanair Chef O’Leary, wie “heute müssen Unternehmer sagen, unsere Beschäftigten sind unser wichtigstes Asset. Was für ein Schwachsinn. Die Beschäftigten sind unser größter Kostenblock und viele sind so faul, dass wir sie ständig in den Hintern treten müssen“ nicht zur Vorsicht mahnen? Ist es nicht schon längst Zeit diese Art von Unternehmer nicht mehr als Helden zu verehren?

*Doris Artner-Severin ist Juristin und Soziologin und Mitarbeiterin der AK Wien, Abteilung Umwelt und Verkehr.



Klage gegen

Kommission:

Ryanair zieht gegen die Europäische Kommission (EK) vor Gericht. Diese hat in den letzten Monaten in mehreren Fällen staatliche Beihilfen an Fluglinien in beträchtlicher Höhe genehmigt: an die Lufthansa 9 Mrd. Euro in Darlehen und Garantien; 7 Mrd. für die Air France; 3,4 Mrd. für die KLM; für die SAS 1 Milliarde Euro und für die Finnair 0,6 Mrd. Euro; für die portugiesische TAP 1,2 Mrd. Das EU-Recht verbietet im Allgemeinen staatliche Subventionen. In den genannten Fällen stützte die EK ihre Entscheidung auf einen Rahmen für Beihilfen in der Coronakrise, der bis 31.12. 2020 befristet ist. In all diesen Fällen hat Ryanair beim Europäischen Gerichtshof Klage gegen die Kommission eingebracht. Die Billigfluglinie, die selbst keine Staatsbeihilfen erhielt, führt dabei an, dass das betroffene öffentliche Interesse nicht klar genug definiert sei, dass die Höhe der Subventionen nicht angemessen sei und dass die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb nicht ausreichend berücksich-

tigt würden. Damit greift Ryanair Argumente auf, die sonst stets von der Kommission angeführt werden. Mit den ersten Entscheidungen des Gerichts ist im nächsten Frühjahr zu rechnen.

Vogelfrei:

In Frankreich wurden die Jagd auf Amseln und Drosseln mithilfe von Leimruten für dieses Jahr untersagt. Diese traditionelle Jagdmethode wurde damit zwar nicht verboten, doch wurde die Quote an Vögeln, die so gefangen werden dürfen, auf null gesetzt. Die EU-Vogelschutzrichtlinie bestimmt, welche Vögel in welchen Mitgliedstaaten bejagt werden dürfen. In Frankreich ist die Jagd auf 41 Vogelarten zulässig, mehr als in allen anderen Mitgliedstaaten. Mit dem genannten Schritt wird versucht, auf die Kritik von Vogelschützern an der umstrittenen Fangmethode einzugehen.

Klage gegen Trump:

Über 20 der 50 Bundesstaaten in den USA haben eine Klage gegen die Trump-Regierung eingebracht, weil sie deren Änderung der Umweltverträglichkeitsprüfung für unzulässig

halten. In den USA verpflichtet NEPA, das Gesetz über nationale Umweltpolitik, die zuständigen Behörden zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung von Infrastrukturprojekten und geplanten Industrieanlagen. Die Bundesstaaten, allen voran Kalifornien und Washington, beklagen die von der Trump-Regierung geplante Einschränkung von Beteiligungsrechten bei Infrastrukturprojekten wie etwa Ölpipelines.

Stahlproduktion:

In Schweden hat eine Pilotanlage zur Erzeugung von Stahl ohne CO₂-Ausstoß Ende August den Betrieb aufgenommen. In dem Projekt mit dem Namen „Hybrit“, das gemeinsam vom schwedischen Stahlkonzern SSAB, dem Energieversorger Vattenfall und dem Rohstoffunternehmen LKAB betrieben wird, wird Eisenerz mithilfe von Wasserstoff reduziert, ein technologischer Weg, den auch die Voestalpine in Österreich verfolgt. In einem weiteren Schritt wird „fossil-freier“ Strom eingesetzt, ein Ausdruck, der in Schweden auch Atomstrom meinen kann. **CS**

bendiertransporten und das Vermeiden von Wartezeiten positive Auswirkungen auf das Stresslevel der Tiere hat. Die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich maß ein 6-fach höheres Level am Stresshormon Cortisol bei konventionell geschlachteten Tieren gegenüber jenen, die mit der nun erlaubten Methode geschlachtet wurden. **GL**

LUFTVERSCHMUTZUNG

Gesunde Luft noch nicht in Aussicht

Die EU muss bis 2030 die Gesundheitskosten um die Hälfte reduzieren, die durch Luftverschmutzung verursacht werden. Dafür müssen die EU-Mitgliedsstaaten noch enorme Anstrengungen unternehmen. Das geht aus dem Fortschrittsbericht der EU-Kommission hervor, der im Juni 2020 vorgelegt wurde. Die Verschärfungen der Emissionshöchstgrenzen zielen darauf ab, die grenzüberschreitenden Probleme der Luftverschmutzung, die durch Feinstaub, Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, flüchtige Kohlenwasserstoffe ohne Methan und Ammoniak verursacht werden, bis 2020 und 2030 zu reduzieren. Besonders problematisch ist Ammoniak, von dem EU-weit seit 2010 sogar mehr emittiert wurde. Laut Kommission ist eine Zielerreichung bei 19 Staaten nicht in Sicht. Österreich gehört zu den Staaten, die nicht einmal 2020 ihre Ziele einhalten werden. **FG**

IN AUSARBEITUNG

Österreichische Biodiversitätsstrategie 2030

Die COVID-19-Krise führt uns vor Augen, wie wichtig der Erhalt der Lebensräume und der biologischen Vielfalt ist, um gesundheitliche Risiken für die Menschen zu minimieren. Die



Auch die Insektenvielfalt ist gefährdet.

Krise zeigt auch, wie wichtig Grünräume und stadtnahe Erholungsgebiete für die Menschen sind. Klimawandel, Lebensraumverluste und steigende Belastungen, insbesondere durch die intensive Landwirtschaft, setzen die biologische Vielfalt erheblich unter Druck. Eine Trendumkehr und mehr Schutz der Biodiversität ist dringend notwendig. Die EU stellte im Mai 2020 ihre Biodiversitätsstrategie 2030 vor, die viele Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität vorsieht. Österreich erarbeitet derzeit die Biodiversitätsstrategie 2030. Die AK wird hierzu, wie auch bereits auf EU-Ebene, ihre Stellungnahme einbringen. Dabei ist besonders wichtig, dass beim Schutz der Biodiversität, alle Maßnahmen – wo möglich – auch sozial gerecht und im Sinne der Arbeitnehmer*innen und Konsument*innen zu gestalten sind. **SI**

DIESEL-PKW VON MERCEDES

Einigung in USA wegen Abgasbetrug

Das Unternehmen Daimler hat am 13. August 2020 einen Milliardenvergleich mit US-Behörden und Vertretern einer Sammelklage abgeschlossen. Es geht dabei um rund 1,8 Mrd. Euro und

250.000 Diesel-Fahrzeuge, die die Abgastechik am Prüfstand und im realen Fahrbetrieb manipulierten. Daimler bestreitet aber bis heute einen ähnlichen Sachverhalt bei Fahrzeugen in Europa. Es bekämpft rechtlich zwei Bescheide des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) in Deutschland wegen unerlaubter Abschaltvorrichtungen, muss aber seit 2018 angeordnete Rückrufe seiner Autos vornehmen. Zuvor wurden

in „freiwilligen Service-Aktionen“ diversen Mercedes-Modellen Software-Updates aufgespielt. Der Ausgang der Auseinandersetzung mit dem KBA ist noch offen. Daneben laufen unzählige Schadenersatzklagen gegen den Konzern. **FG**

BOOM HÄLT AN

Zahl der Radfahrer*innen steigt

Ein Blick auf die Radverkehrszahlen in manchen Städten zeigt, dass die Beliebtheit des Fahrrads während des Lockdowns auch über den Sommer anhielt. Im heurigen Juli gab es 17,3 Prozent mehr Radfahrer*innen auf den Wiener Straßen als noch im Jahr zuvor. Es ist daher jetzt besonders wichtig, die Radinfrastruktur parallel zu dieser Entwicklung auszubauen, um so allen Radfahrer*innen mehr Platz für ein sicheres Fortbewegen einzuräumen. Denn die aktuellen Radverkehrsanlagen werden auf viel befahrenen

Hauptadtrouten bereits knapp. Ein anschauliches Beispiel dafür ist die Argentinierstraße, die als Teilstück der Radlangstrecke Süd eine der wichtigsten Radstrecken der Stadt ist. An Spitzentagen fahren hier bis zu 5.000 Radfahrer*innen – dabei kann der an manchen Abschnitten 1,5 Meter breite Radweg schnell zu einem Hindernis werden. **HB**

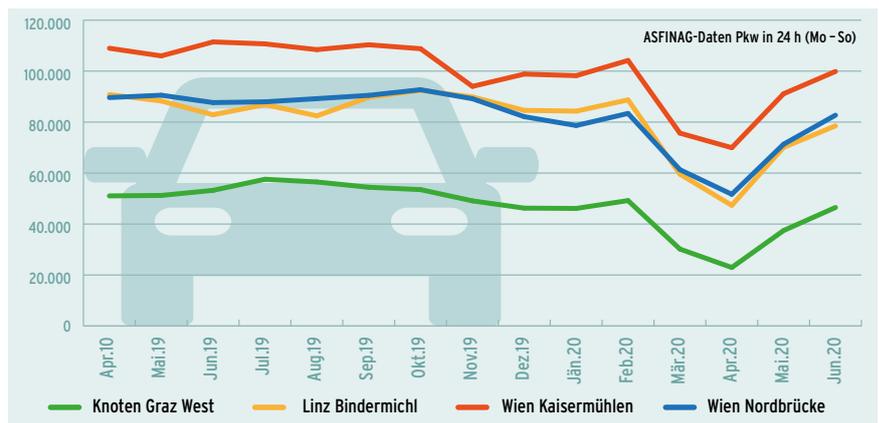
FAIRE UND SAUBERE KLEIDUNG

NGO-Bündnis fordert EU-Maßnahmenkatalog

Katastrophale Arbeits- und Umweltbedingungen im Textilsektor müssen ein Ende haben. Nur umfassende Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette sind die Lösung. Das ist der Tenor einer breiten Koalition von Nicht-Regierungsorganisationen (NGO), die im April 2020 in Brüssel vorgestellt wurde und in der Zwischenzeit zahlreiche EP-Abgeordnete als Unterstützer zählt. **→**

WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

Klimaschädliche Renaissance des Pkw nach Corona



Die automatischen Zählstellen der ASFINAG zeichnen die Verkehrsentwicklung in Folge des Corona-Lockdowns eindrucksvoll nach. Wie man sieht, hat die Anzahl der PKW-Fahrten auf den Autobahnen rund um Österreichs Großstädte inzwischen beinahe wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Das ist umso bedenklicher, als durch Arbeitslosigkeit, Homeoffice

und Kurzarbeit das gesamte Verkehrsaufkommen ja eigentlich abgenommen hat. Verlierer dieses „Modal Shifts“ hin zum Auto sind die öffentlichen Verkehrsmittel und die Umwelt. Es muss ein Umdenken stattfinden, denn Tatsache ist, dass im öffentlichen Verkehr laut AGES bis dato kein Corona-Infektionscluster aufgetreten ist. **HH**

QUELLE: WWW.ASFINAG.AT/VERKEHR/VERKEHRSZAEHLUNG/

Nachrichten



VOR 30 JAHREN

Pestizide im Trinkwasser

Wirtschaft und Umwelt 3/1990: Vorsorge und Monitoring sollten im Zentrum des Trinkwasserschutzes stehen.

„Vorsorgeprinzip heißt, dass eine Überschreitung des Grenzwertes nicht mit der konkreten Gefahr drohender Gesundheitsschäden gleichzusetzen ist. Der Grenzwert für Pestizide im Trinkwasser dient primär dem umfassenden, vorsorglichen Gesundheitsschutz. Im Falle einer Überschreitung sollen zwar sofort alle nötigen Maßnahmen durchgeführt werden, um so rasch wie möglich wieder den Grenzwert einzuhalten, es muss aber nicht unbedingt sofort ein Verbot des Trinkwassergenusses ausgesprochen werden. Ein solches Verbot ist dann von der Höhe der Überschreitung sowie von der chemischen Charakterisierung des Pflanzenschutzmittels abhängig zu machen. [...] Sicher können uns auch Grenzwerte nicht die Gesundheit garantieren, doch wäre ihre Festlegung immerhin die Aufforderung auch Messungen durchzuführen. Von einem Monitoring, einem Grundwasser-Pestizid-Kataster ist man ohnehin noch weit entfernt.“

VOR 15 JAHREN

Soziale Nachhaltigkeit

Wirtschaft und Umwelt 3/2005 widmet der Lokalen Agenda mit dem Fokus auf die soziale Dimension einen Schwerpunkt.

„Nachhaltigkeit soll drei Dimensionen haben. Eine ökologische, eine ökonomische und eine soziale. Lässt man die soziale Dimension weg, erhält man klassische Umweltpolitik. Die wurde schon immer im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Fragen wie Finanzierung oder Wettbewerbsfähigkeit diskutiert. Nachhaltig wird das Ganze nur durch die Integration sozialer Überlegungen: Damit ist Verteilungsgerechtigkeit ein zentrales Element des Nachhaltigkeitsansatzes. Fragen der Verteilung gesellschaftlicher Belastungen, Rollenverteilung, Verteilung von Arbeit, Einkommen, Besitz und Arbeitslosigkeit oder Fragen der Chancengleichheit sind in ökologische und ökonomische Überlegungen zu integrieren.“

[...] Jede Politik, die dabei die soziale Dimension vernachlässigt, wird an den erzeugten Spannungen und Konflikten scheitern.“



Keine Abgase, stressfreie Fahrt – so sieht Glück aus.

Kernanliegen sind ein EU-weit gültiges Lieferkettengesetz für den Textilbereich und eine erweiterte Produktverantwortung der Hersteller. Daneben ist aber noch ein Bündel an Maßnahmen und Vorschriften notwendig, betont die NGO-Plattform. Anlass hierfür ist die geplante EU-Strategie für die Textilindustrie, die die Kommission im Rahmen einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft im Jahr 2021 vorstellen will.

Nähere Details: <https://fairtrade-advocacy.org/our-work/eu-policies/textile/> **FG**



WIEDEREINFÜHRUNG

Straßenbahn des Glücks

Die Stadt Avignon hat nach mehrjähriger Bauzeit eine Straßenbahnlinie eröffnet. Damit reiht sich Avignon in jene 26 französischen Städte ein, die, beginnend mit dem Ende des Ersten Weltkrieges bis weit in die 1970er Jahre hinein, ihr Straßenbahnsystem liquidiert haben und, getrieben durch die wachsenden Verkehrsprobleme in den Innenstädten, eine Wiedereinführung der Tramway forcierten.

Die „Straßenbahn des Glücks“ („Tramway du bonheur“), so die inoffizielle Bezeichnung des Schienenfahrzeuges in Avignon, weist 10 Stationen und eine Länge von 5,2 km auf. Die Gesamtkosten betragen 135 Mio. Euro. Verantwortungsbewusste Verkehrspolitikern stellten selbstverständlich Ampelsteuerungen zu Gunsten der Schienenfahrzeuge und eigene Gleiskörper im gesamten Linienverlauf sicher. Die Straßenbahn wurde so nicht nur als Transportmittel, sondern auch als ein Werkzeug der städtebaulichen Gestaltung erkannt. Das Intervall beträgt zu den Hauptverkehrszeiten sieben Minuten, die 14 Fahrzeuge sorgen für eine echte Entlastung der Stadt mit rund 92.000 Einwohner*innen. Die Resonanz bei der Bevölkerung war derart positiv, dass die Planung einer weiteren Linie von 3,2 km Länge rasch vorangetrieben wird. **GL**

KLIMAIGNORANZ

Pkw-Verbrauch steigt wieder an

Pkw-Neuwagen verbrauchen im Durchschnitt wieder mehr Treibstoff als im Jahr zuvor. Das geht aus Zahlen der Europäischen Umweltagentur (EUA) hervor. Demnach emittiert ein Wagen, der 2019 in Europa verkauft

wurde, im Durchschnitt 122,4 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das ist um 1,6 Gramm mehr als 2018. Grund hierfür ist der wachsende Marktanteil von schweren Komfort-Geländewagen (SUV), der durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nicht wettgemacht wurde. Der Unterschied im Verbrauch zwischen Diesel und Benzin-Pkw ist dabei ebenfalls verschwunden. Zunehmendes Gewicht und stärkere Motorisierung haben den einstigen „Klima-Vorteil“ des Diesel-Pkw zunichtegemacht. Für Österreich weist die EUA einen Neuwagen mit 125,5 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer, einem Durchschnittsgewicht von 1458 kg und einer Motorleistung von 99 kW aus. **FG**

PLASTIKRECYCLING

3-Punkte-Plan vorgestellt

Die ab 2021 geplante EU-Abgabe auf nicht-recycelte Kunststoffverpackungen soll lenkungswirksam auf die Hersteller umgelegt werden, so Umweltministerin Gewessler. Sie tritt damit Finanzminister Blümel entgegen, der Ende Juli angekündigt hatte, dass die dafür nötigen 160 Mio. Euro aus dem Budget nach Brüssel überwiesen werden sollen, worauf es heftige Kritik von Greenpeace und GLOBAL 2000 hagelte. Daneben soll der Einzelhandel verpflichtet werden, den Anteil von Getränken in Mehrwegflaschen von heute rund 19 Prozent bis 2030 kontinuierlich auf 55 Prozent zu steigern. Und drittens hat sich die Ministerin zu einem Pfand auf Einwegkunststoff-Getränkeflaschen und Getränkedosen bekannt und den Wünschen des Lebensmittelhandels eine Absage erteilt, die auf eine nachträgliche Aussortierung aus dem Restmüll setzen. **HO**

AKTUELLES INTERVIEW MIT NABG. JOSEF MUCHITSCH

BESCHÄFTIGUNG MIT KLIMAINVESTITIONEN SCHAFFEN

COVID-19 hat allen stark zugesetzt. Gerade in der Bauwirtschaft stehen die Arbeitnehmer*innen vor großen Herausforderungen in puncto Gesundheit. Auch die Zukunft wird nicht einfach – zur aktuellen Situation und wie die Bauwirtschaft auch klimafit werden kann, beantwortet NAbg. Josef Muchitsch die Fragen der Wirtschaft und Umwelt.

Wie sind die Bauwirtschaft und ihre Beschäftigten von der Corona-Krise betroffen?

Der Lockdown war für uns alle schlimm. Einerseits verkündete der Bundeskanzler „Bitte zu Hause bleiben“ – andererseits wurden Bauarbeiter gezwungen, ohne Schutzmaßnahmen, dicht gedrängt in Firmenbussen anzureisen und auf Baustellen zu arbeiten. Es ist uns rasch auf Bausozialpartnerebene gelungen, Maßnahmen in Form eines 8-Punktekataloges für den bestmöglichen Schutz der Gesundheit der Beschäftigten in Betrieben und auf Baustellen zu erarbeiten. Die Infektionszahlen konnten dadurch gering gehalten werden. Es gilt aber weiterhin größte Vorsicht und die verordneten Schutzmaßnahmen müssen noch immer eingehalten werden. Seit Mai werden nun die Aufträge aus dem Vorjahr kontinuierlich abgearbeitet, aber Folgeaufträge für das Frühjahr 2021 fehlen.

Welche Maßnahmen sind jetzt besonders wichtig, um Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten?

Wir brauchen dringend große und effektive Konjunkturpakete im öffentlichen Einflussbereich. Jetzt müssen die Gemeinden, als größter öffentlicher Auftraggeber, durch die Bundesregierung wesentlich stärker finanziell unterstützt werden. Des Weiteren brauchen wir schnellere Vergabepraktiken, damit sich zukünftige Aufträge schneller und positiv auf die Beschäftigung auswirken. Es fehlen auch schnelle und effiziente Anreize, um privates Kapital in Bewegung zu bringen, um Investitionen und somit Beschäftigung auszulösen. Sowohl die SPÖ wie auch die Sozialpartner haben der Bundesregierung dazu bereits vor Wochen zahlreiche Vorschläge vorgelegt.

Wie kann die Bauwirtschaft zum Klimaschutz beitragen, was muss die Regierung dafür tun?

Wir haben jetzt eine Riesenchance, über gezielte und gute Förderungen endlich eine Sanierungsrate von 3 Prozent zu erreichen. Nicht nur in der Sanierung, auch im Neubau gilt es den Wohnbau in Österreich verpflichtend klimafit zu machen. Wenn uns Klimaschutz auch im Gebäudebereich wichtig ist, dann muss im Winter weniger geheizt und im Sommer weniger gekühlt werden. Das muss durch innovative klimaschonende Bauweisen gefördert werden.

Auch im Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, dem Ausbau von Radwegenetzen bis hin zu notwendigen Sanierungen von Straßen gibt es ein riesiges Potenzial an zusätzlicher Beschäftigung und für den Klimaschutz. Alle unsere Vorschläge liegen ausgearbeitet auf dem Tisch – leider fehlt es am Willen der Regierung, diese auch umzusetzen.

Was ist notwendig, damit der soziale Wohnbau ausreichend leistbaren Wohnraum schaffen kann?

Wie immer – ausreichende günstige Mittel, leistbare Grundstücke, eine realisierbare Nachverdichtung und bestehenden leeren Wohnraum leistbar bewohnbar zu machen. Auch hier fehlt es am politischen Willen der Bundesregierung.

Gerade in der Corona-Krise muss die Zweckbindung der Wohnbauförderungs-mittel samt Rückflüssen umgesetzt und die fertige Wohnbaubank mit günstigen Mitteln für gemeinnützige und private Wohnbauträger per Gesetz beschlossen werden.



Josef Muchitsch ist Abgeordneter zum Nationalrat, seit Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Bau-Holz sowie seit 2014 Obmann des parlamentarischen Ausschusses für Arbeit und Soziales.

Die ich rief, die Geister, werd ich nun nicht los!

Gepriesen und verteufelt werden Kunststoffe heute. Sie sind aus unserer Welt kaum wegzudenken, und dennoch - oder deswegen - entzünden sich an ihnen heftige Debatten über Lebensstile, Konsumverhalten und Umweltschäden. VON CHRISTOPH STREISSLER*

Mikroplastik

Auswirkungen auf Menschen und Natur sind nicht absehbar.

S. 14

Kreisläufe

Kreislaufwirtschaft bedeutet mehr als nur Recycling.

S. 18

Würden auf einen Schlag alle Kunststoffe in unserem Umfeld verschwinden, es sähe rundum ziemlich leer aus: Vom Computer blieben ein paar Drähte; vom Sperrholzmöbel ein Häuflein roher Holzspäne; von der Brille nichts als zwei kleine Metallscharniere, vom Surfboard, von der Gießkanne, von der Trinkflasche – nichts. Die ungeordneten Haufen Lebensmittel im Supermarkt wollen wir uns gar nicht vorstellen. Wir stünden auch im Dunkeln, denn fehlt die Isolation aus Kunststoff, lässt sich durch Kabel kein Strom leiten, lassen sich keine Elektromotoren bauen. Manche von uns stünden auch

ziemlich nackt da. Dabei blickt Kunststoff als Massenprodukt nicht auf eine besonders lange Geschichte zurück. Mit den fortschreitenden Kenntnissen der Chemie im 19. Jahrhundert wurden viele Entdeckungen gemacht, die dem Kunststoff den Boden bereiteten. So stammt etwa Zelluloid aus jener Zeit, das aber wegen seiner Brandgefährlichkeit nur beschränkt alltagstauglich war.

Plastik - Siegeszug seit den 1950er Jahren

Den ersten Kunststoff im engeren Sinn entwickelte der belgisch-amerika-



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



Wohin mit dem Plastikmüll? Geisterschiffe als Endlager für illegale Plastikentsorgung sind keine Lösung.

nische Chemiker Leo Baekeland 1907 und nannte ihn nach sich selbst Bakelit. Doch erst nach dem zweiten Weltkrieg trat Plastik den Siegeszug an, der es so allgegenwärtig machte, wie es heute ist.

So verschieden Kunststoffe heute sind, eines ist ihnen allen gemeinsam: Chemisch betrachtet, bestehen sie aus langen, kettenartigen Molekülen, sogenannten Polymeren. Diese entstehen durch Verkettung von kleinen Einzelmolekülen, den Monomeren. Die verwendeten Monomere bestimmen, um welchen Kunststoff es sich am Ende handelt. So entsteht aus dem gasförmigen

Vinylchlorid durch Polymerisation in großtechnischen Anlagen PVC (Polyvinylchlorid) oder aus Styrol Styropor. In einigen Fällen braucht es zwei verschiedene Monomere in bestimmten Mischungsverhältnissen.

Fast immer fossilen Ursprungs

Die Monomere werden heute fast ausschließlich aus fossilen Rohstoffen, vor allem aus Erdgas und Erdöl hergestellt. Spitzenreiter ist dabei Ethylen (auch Ethen genannt), das nicht nur das Monomer für Polyethylen ist, sondern auch der Ausgangsstoff für eine →

KURZGEFASST

Moderne Kunststoffe ermöglichen Anwendungen, die vor hundert Jahren nicht vorstellbar waren. Doch ihre immer weitere Verbreitung führt auch zu Problemen, zum Beispiel Gesundheitsbelastungen durch Schadstoffe, Gefährdung von Meereslebewesen und steigende Müllmengen. Das Zauberwort heißt heute Recycling, doch das reicht nicht, um die Probleme mit Plastik wirklich in den Griff zu bekommen.

Plastics - the Facts 2019

„Plastics – the Facts 2019“ heißt eine informative Datensammlung des Interessensverbandes der Plastikhersteller (www.plasticseurope.org).

Schwerpunkt Problemstoff Plastik



Manche „Abfallbehandlungsanlage“ sieht so aus.

→ Reihe anderer Kunststoffe. Neben diesen Bausteinen auf fossiler Basis können aber auch Monomere eingesetzt werden, die aus pflanzlichen Materialien gewonnen werden. Zum Beispiel können aus Milchsäure Polylactide (PLA) hergestellt werden, die zu Folien, Einwegbesteck oder Bechern verarbeitet werden.

Damit Kunststoffe die erwünschten Eigenschaften haben, sind aber nicht nur die Polymere selbst, sondern auch eine große Zahl an Zusatzstoffen nötig. Die wichtigsten sind die Weichmacher. Wie der Name sagt, führt ihr Zusatz dazu, dass Kunststoffe weicher werden. Während beispielsweise PVC ohne Weichmacher zu Kanalrohren oder Fensterrahmen verarbeitet werden kann (Hart-PVC), muss ihm Weichmacher zugesetzt werden, wenn es als Kabelummantelung oder als Fußbodenbelag verwendet werden soll.

Daneben kommen Füllstoffe, Farbstoffe und Stabilisatoren gegen Hitze und Oxidation zum Einsatz. Weiters

werden Flammenschutzmittel eingesetzt, um zu verhindern, dass Kunststoffe zu brennen beginnen, wenn sie zu heiß werden.

Mit den wachsenden chemisch-technologischen Kenntnissen kam es zu einer Reihe von Erfindungen und Entdeckungen, mit denen sich die Zahl und die Anwendungsgebiete von Kunststoffen vervielfachten. Als Verpackungen in Form von Folien, Bechern, Flaschen etc. sind sie allgegenwärtig. Als Laminat als Bindemittel in Spanplatten oder einfach als Schalensitze sind sie aus Möbeln nicht mehr wegzudenken, als Schaumstoffe nicht aus Matratzen. Sie sind die Hauptbestandteile von Klebern, Lacken und Montageschäumen. Als Rohre, Fensterrahmen und Dämmplatten sind sie langlebige Teile von Gebäuden, als Isoliermaterial Teil jedes elektrischen Systems. Als Formteile kommen sie in praktisch allen Geräten vor, die wir verwenden. Aus Kunstfasern werden Be-

kleidung, Möbelstoffe und vielfältigste technische Gewebe gefertigt.

Exponentielles Mengenwachstum

Damit stieg auch die produzierte und verwendete Menge an Kunststoffen rasant an. 2015 waren es weltweit 380 Millionen Tonnen, doppelt so viel wie 17 Jahre zuvor. Diese Zahl ist schwer vorstellbar; anschaulicher wird die Menge, wenn wir uns das pro Person vorstellen: Auf jeden auf der Welt lebenden Menschen kommen knapp 50 kg Plastik, die pro Jahr erzeugt werden.

Den größten Anteil daran haben Verpackungstoffe, die mehr als ein Drittel ausmachen. Grob ein Sechstel kommt jeweils in langlebigen Konsumprodukten (einschließlich Fahrzeugen), in der Bauwirtschaft und in Textilien zum Einsatz. Der Rest entfällt auf andere Anwendungsbereiche.

Als Abfälle werden Kunststoffe entweder recycelt, energetisch verwertet, deponiert oder sie gelangen ungeordnet in die Umwelt. Je spezialisierter die Anwendungen sind, desto mehr Zusatzstoffe enthalten Kunststoffe und desto schwieriger wird die stoffliche Verwertung. Mit ihr ist stets ein Qualitätsverlust verbunden, so dass im Allgemeinen Recycling nur einen kleinen Teil der Kunststoffnachfrage decken kann.

Soweit die eher nüchternen, technischen Fakten. Doch an Plastik entzünden sich viele Debatten: von der Wegwerfgesellschaft über die Kreislaufwirt-

Negative Folgen von Plastik verringern

- Nur auf die Förderung des Recyclings zu setzen, ist nicht genug.
- Ein ganzheitlicher Ansatz zur Reduktion der Kunststoffmengen ist nötig.
- Die tatsächlichen Wirkungen müssen im Vordergrund stehen: Verringerung des Rohstoffverbrauchs, der Schadstoffgehalte und der Umweltschäden.

Unser Standpunkt



Außer Lebensmitteln wird alles, was wir konsumieren, Abfall. Bei Verpackungskunststoffen geschieht dies schon im Moment des Kaufens.

schaft bis hin zu ästhetischen Fragen. Die meisten Kunststoffsorten werden in der Natur nur äußerst langsam abgebaut. In den Meeren schwimmen mittlerweile hunderte Millionen Tonnen Plastikabfälle und stellen eine Gefahr für viele Tiere dar. Einige der gängigsten Weichmacher aus der Gruppe der Phthalate haben sich als fortpflanzungsschädigend herausgestellt. Manche Füllstoffe sind krebserzeugend.

Aber ein Ausstieg aus den Kunststoffen ist kaum zu bewerkstelligen, so vollständig haben sie mittlerweile alle Lebensbereiche durchdrungen. Also wird versucht, besorgniserregende Stoffe durch weniger problematische zu ersetzen. Die fortpflanzungsschädlichen Weichmacher dürfen in der EU nur mehr verwendet werden, wenn der Einsatzzweck von der Europäischen Chemikalienagentur zugelassen ist – eine Hürde, die in der Praxis einem Verbot gleichkommt. Ähnliches gilt für das Flammschutzmittel HBCDD (Hexabromcyclododecan). Auch Mikroplastik ist mittlerweile in das Visier des Gesundheitsschutzes geraten (siehe S. 14 ff). Die Beispiele lassen sich fortsetzen. Bei all diesen Bemühungen ist der Gesundheitsschutz die primäre Motivation.

Alles wird zu Abfall

Der zweite große Problemkreis sind die gigantischen Abfallströme, die die zunehmende Nutzung von Kunststoffen verursacht. Abgesehen von Lebensmitteln wird alles, was wir konsumieren, zu Abfall – so auch alle Kunststoffe. Freilich dauert es ab der ersten Verwendung unterschiedlich lang. Bei Haushaltsgeräten und Autos braucht es länger, bei Textilien schon recht kurz, und Verpackungsmaterialien werden praktisch in dem Moment zu Müll, in dem wir sie kaufen.

Aus Sicht der Europäischen Kommission kann der Abfallentstehung

entgegengewirkt werden, wenn Kreisläufe geschlossen werden, wenn also aus den Abfällen wieder Ausgangsmaterial für Kunststoffe hergestellt wird. Damit ist Recycling der wichtigste Teil der Strategie, die die Kommission zum Ziel der Verminderung der Menge an Kunststoffabfällen veröffentlicht hat (COM(2018) 28). Sie beruht auf der Vorstellung, dass Kunststoff, statt deponiert oder verbrannt zu werden, wieder zu neuwertigem Kunststoff gemacht wird. Dadurch würde sowohl die Entnahme von Rohstoffen aus der Natur als auch die Abgabe von Abfall in die Natur unterbunden. (Der Beitrag ab S. 18 setzt sich genauer mit Möglichkeiten und Grenzen der Kreislaufwirtschaft auseinander.)

Illegale Praktiken, vor allem bei Exporten

Recycling ist das Zauberwort. Doch nicht überall, wo Recycling draufsteht,

ist auch Recycling drin. Denn oft ist es einfacher, die Plastikabfälle illegal zu verbrennen oder zu deponieren. Besonders bei Exporten in Entwicklungsländer ist dies der Fall. Wegen der immer größeren Umweltprobleme, die der illegale internationale Handel mit Plastikabfällen verursacht, schob China dem 2018 einen Riegel vor und verbot jeglichen Import von Plastikabfällen, auch zum angeblichen Recycling. Damit entstand auch Druck auf die Industriestaaten, aus denen der Plastikmüll stammt. Im Mai 2019 wurden daher die internationalen Regeln über die Zulässigkeit der Exporte von Plastikmüll (im Rahmen der sogenannten Basel-Konvention) deutlich verschärft.

Die Kommission hat nun die Recycling-Ziele, die die Mitgliedstaaten erreichen müssen, angehoben. Daneben verwendet sie aber auch andere politische Instrumente, um die Plastikflut in den Griff zu bekommen, etwa ein Verbot einzelner Kunststoff-Einwegprodukte oder eine Steuer auf nicht recycelten Plastikmüll. Es geht darum, die zunehmenden Umweltschäden durch die immer weitere Verwendung von Kunststoffen einzudämmen. Ob diese Instrumente ausreichen, bleibt abzuwarten. □

ABFALLSTRÖME

SCHMUTZIGE GESCHÄFTE

Der internationale Handel mit Verpackungsabfällen ist ein milliardenschweres Geschäft. Kein Wunder, dass hier kriminelle Praktiken gang und gäbe sind. Ende August hat Interpol eine Analyse veröffentlicht, die die illegalen Abfallströme in diesem Sektor durchleuchtet (siehe www.interpol.int).

Mit dem hohen Ziel des Recyclings sind Kosten auf der Ebene der Sammlung, Sortierung, Reinigung, Logistik und bei der Aufbereitung selbst verbunden. Aus Kostengründen geschieht dies in Niedriglohnländern. Der Profit lässt sich noch steigern, wenn Behandlungsschritte verrechnet werden, die dann aber unterbleiben.

Fast immer, so Interpol, beruht die Abfallkriminalität auf Dokumentenfälschungen: gefälschte Deklaratio-

nen der Abfälle, gefälschte Genehmigungen zur Abfallbehandlung, falsche Rechnungen, gefälschte Transportdokumente ... Die Leidtragenden sind meist die importierenden Staaten.

2018 beschloss China, das bis dahin etwa 45 Prozent des weltweit anfallenden Plastikmülls importiert hatte, dem einen Riegel vorzuschieben. Es wäre sonst der damit verbundenen wachsenden Umweltprobleme nicht mehr Herr geworden.

Dem Beispiel Chinas folgend, wollen viele Billiglohnländer dem nicht mehr tatenlos zusehen. Die Exporte von Plastikmüll zum Recycling aus der EU gingen von 2016 auf 2018 um fast 40 Prozent zurück – ein erster Erfolg hin zu mehr Ehrlichkeit beim Recycling.

Wie gefährlich ist Mikroplastik?

Ein Leben ohne Plastik ist heute kaum vorstellbar. Bereits das Müsli oder die Cornflakes beim Frühstück sind darin verpackt. Es ist äußerst schwer sich dem zu entziehen. Leider landet viel vom täglichen Plastik in der Umwelt und wird letztendlich so winzig zerkleinert, dass es mit dem freien Auge kaum noch sichtbar ist: Mikroplastik. VON IRIS STRUTZMANN*

KURZGEFASST

Mikroplastik findet sich heute fast überall in der Umwelt. Selbst in der entlegenen Arktis und im Verdauungstrakt von Menschen wurden die winzigen Kunststoffteilchen bereits entdeckt. Es stellt sich die Frage: Wie gefährlich ist es für Menschen und Umwelt? Darüber ist noch sehr wenig bekannt und der Forschungsbedarf ist groß. Eines ist klar: Wenn der Eintrag von Mikroplastik reduziert werden soll, müssen wir weniger Kunststoffe verwenden oder ganz auf sie verzichten.

Plastik gehört seit etwa 1950 zum menschlichen Alltag. 8,3 Milliarden Tonnen wurden seit Erfindung der Kunststoffe in Umlauf gebracht. Aber wer hätte je gedacht, Plastik bis hin zu ganz winzig kleinen Plastikteilchen in der ganzen Umwelt zu finden. In den Meeren und Flüssen, auf Gletschern, selbst in Schneeflocken der Arktis wurden sie bereits nachgewiesen. Eine ganz aktuelle Untersuchung kommt zu einem, sehr überraschenden Ergebnis: In den Meeren findet sich weit mehr Mikroplastik als bisher angenommen. In den oberen Wasserschichten des zweitgrößten Ozeans fanden die Forscher*innen zwölf bis 21 Millionen Tonnen Mikroplastik. Sie untersuchten dabei nur drei der am häufigsten produzierten Kunststoffe was nur den einen Schluss zulässt: Es befindet sich noch viel, viel mehr an Mikroplastik in den Ozeanen. Welche Auswirkungen all diese Erkenntnisse auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit haben könnten, darüber gibt es noch kaum Studien. Viele der Forschungen

konzentrieren sich darauf, erst einmal das Ausmaß der Plastik- und Mikroplastikflut zu erfassen.

Was ist Mikroplastik und wie gelangt es in die Umwelt?

Meist werden als Mikroplastik winzige Kunststoffteilchen bezeichnet, die kleiner als fünf Millimeter sind. Dabei wird zwischen primärem und sekundärem Mikroplastik unterschieden. Primäres Mikroplastik wird extra hergestellt und vor allem in Kosmetikartikeln, Zahnpasta, Duschgel oder in Reinigungsmitteln verwendet. Sekundäres Mikroplastik entsteht, wenn größere Kunststoffteile durch Sonne, Wasser oder Reibung zerfallen. So gelangt der Großteil des Mikroplastiks in die Umwelt. Aber auch das primäre Mikroplastik darf in seinen Umweltwirkungen nicht unterschätzt werden. Es gelangt vor allem über Reifenabrieb, Waschen von synthetischer Kleidung oder über Kosmetikprodukte in die Umwelt. Hersteller müssen bislang nicht angeben, ob ihr Produkt Mikroplastik enthält. →



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



Während in der Sage feuerspeiende Drachen besiegt werden mussten, gilt der Kampf heute der Plastikflut.

WEG VOM PLASTIK!

DIE GLOBALE BEWEGUNG GEGEN PLASTIK

Break Free From Plastic – sich vom Plastik losreißen und befreien – das sind Name, Motto und Programm der globalen Bewegung, die sich seit 2016 der Plastikkrise entgegenstellt. 400 Millionen Tonnen Kunststoffe werden weltweit jährlich hergestellt. Große Teile davon landen in unserer Umwelt, den Weltmeeren und über die Nahrungskette in unseren Körpern. Von der Erschließung der Rohstoffe Öl und Gas bis zum Ende als Müll schädigt Plastik in seinem gesamten Lebenszyklus das Klima, Lebensräume und die menschliche Gesundheit.

Break Free From Plastic, kurz BFFP, fordert die massive Reduzierung der Herstellung von Einwegkunststoffen und will damit eine dauerhafte Lösung für die Plastikkrise erreichen. Denn Lösungen, die lediglich auf dem Recycling von Kunststoffen beruhen, greifen viel zu kurz, Recycling-Quoten bewegen sich weltweit im nied-

rigen 2-stelligen Bereich, in Deutschland waren es 2017 beispielsweise 15,6 Prozent. Daher setzt Break Free From Plastic mit seinen Kampagnen bei den Herstellern an. Zum Beispiel mit den „Brand Audits“: An den jährliche Sammelaktionen von Plastikmüll in Städten, an Stränden, in Flüssen und im Meer auf der ganzen Welt beteiligen sich zehntausende Freiwillige, viele von ihnen Mitglieder der BFFP-Bewegung. 2019 haben sie fast 480.000 Teile gesammelt, von denen sie mehr als 40 Prozent dem Hersteller zuordnen konnten – eine Revision nach Marken, Brand Audit. (siehe Grafik Seite 16) Wie bereits im Vorjahr fanden sich die Konzerne Coca Cola, Nestlé und PepsiCo auf den Spitzenplätzen wieder. Immerhin PepsiCo hat den Druck dieser unrühmlichen Platzierung verspürt und ist eines der Unternehmen, die sich in der „Alliance to End Plastic Waste“ zusammengeschlossen haben – ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Und ein Erfolg für die Bewegung, die die Problemverursacher wach rütteln konnte.

Neue Allianzen gegen Plastikmüll

Knapp 2700 Mitgliedsorganisationen und fast 8000 Einzelmitglieder haben sich in den nur vier Jahren seit der Gründung der Bewegung angeschlossen – Tendenz rasch steigend. Globales und entschiedenes Auftreten und klare Benennung der Problemursachen sind ein Teil der Strategie. Genauso wichtig ist aber auch die Entwicklung und das Aufzeigen von Lösungen: BFFP macht sich für Zero Waste Cities stark, die weltweit daran arbeiten, dass Müll entweder gar nicht erst entsteht oder zumindest getrennt gesammelt wird – allererste Voraussetzung, um eine Wiederverwertung zu ermöglichen. Denn nur gemeinsam und mit ganzheitlichen Ansätzen kann es gelingen, die Plastikflut zu stoppen. □

BFFP und Zero Waste Cities global

Mehr zum Thema hier: <https://www.breakfreefromplastic.org>, <https://zerowasteworld.org/> sowie der Link zum Deutschen Bündnis gegen Plastik: <https://act.greenpeace.de/wege-aus-der-plastikkrise/>



*Annette Kraus arbeitet im Referat Internationale Umweltpolitik der Heinrich-Böll-Stiftung in Berlin.

**Schwerpunkt
Problemstoff
Plastik**



Auch Folien von Silageballen sind eine Quelle von Mikroplastik.

→ In Frankreich, Schweden und Großbritannien ist Mikroplastik in Kosmetika bereits verboten.

Wie gefährlich ist Mikroplastik für Menschen ...

Die langfristigen Folgen sind derzeit nicht abschätzbar, denn die Datenlage dazu ist noch sehr dünn und der Forschungsbedarf groß. „Ob und inwieweit Mikroplastik negative gesundheitliche Effekte verursacht, hängt von verschiedenen Faktoren ab: von der Art der Aufnahme, der Größe der Partikel und den Chemikalien, die im Kunststoff enthalten sind oder an seiner Oberfläche haften“, sagte Dr. Sabine Cladowa vom Umweltbundesamt in einer Aussendung der AK Niederösterreich von 2017. Mikroplastik kann über das Trinkwasser oder über Muscheln, kleine Meerestiere und Süßwasserfische aufgenommen werden. Sogar im Honig und im Salz wurden die mikroskopisch kleinen Plastikteile gefunden. Daher hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) 50 Studien über Mikroplastik in Trinkwasser aus der Leitung und aus Flaschen ausgewertet und die gesundheitlichen Risiken für den Menschen untersucht. Das Ergebnis der WHO-Expert*innen stimmt vorerst zuversichtlich: Die derzeit gefundenen Mengen an Mikroplastik im Trinkwasser scheinen kein Gesundheitsrisiko darzustellen. Die WHO geht davon aus, dass Mikroplastikpartikel über 0,15 Millimeter vom

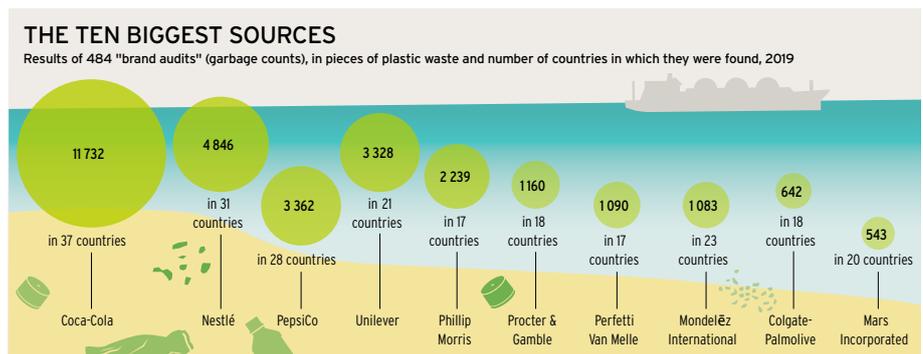
menschlichen Körper wieder ausgeschieden und noch kleinere Partikel nur in geringen Mengen aufgenommen werden. Allerdings schließt die WHO nicht aus, dass sich Nanoplastikpartikel (Plastikteilchen unter 1/1000mm Durchmesser) weiträumiger im menschlichen Körper verteilen als die größeren Mikroplastikpartikel und im Gegensatz zu diesen zu einem gewissen Anteil im Körper ablagern. Untersuchungen des Umweltbundesamtes unterstützen diese Vermutung. Es konnte bereits Mikroplastik im menschlichen Stuhl nachweisen. Zudem fanden amerikanische Wissenschaftler*innen in Gewebeproben von Lungen, Nieren, Milz und Leber Plastikrückstände, wobei auch der Kunststoffzusatz Bisphenol A nachgewiesen wurde. Inwiefern sich diese negativ auf unsere Gesundheit auswirken könnten, muss noch untersucht werden. Die WHO geht nach derzeitigem Wissensstand nicht von Gefahren für die menschliche Gesundheit aus, ist sich aber bewusst, dass noch viel zu wenig Studien dazu vorliegen.

Ein Blick auf Studien zu Mikroplastik im Trinkwasser, die das Umweltbundesamt auswertete, zeigt, dass Leitungswasser aus Grundwasser am wenigsten bzw. gar nicht mit Mikroplastik belastet ist. Leitungswasser aus

Oberflächengewässer weist auch nur geringe Konzentrationen auf. Am ehesten wird Mikroplastik in abgefülltem Trinkwasser gefunden – am häufigsten wurde der Stoff Polyethylenterephthalat (kurz PET) nachgewiesen, was wohl auf einen Abbau der Plastikflasche hinweist.

... und für die Umwelt?

Kläranlagen helfen dabei, Mikroplastik zu filtern, damit es nicht über den Abfluss in die Umwelt gelangt. Allerdings kommt Klärschlamm oftmals als Dünger auf die Felder. Untersuchungen zeigen, dass über Klärschlamm auf landwirtschaftlichen Flächen Rückstände von Medikamenten, Antibiotika, hormonell wirksamen Stoffen oder auch Mikroplastik in die Umwelt ausgebracht und deren Abbauprodukte und Mikroteilchen in der Umwelt (Boden, Wasser) verteilt werden. EU-weite Schätzungen gehen davon aus, dass jährlich zwischen 63.000 und 430.000 t Mikroplastik über den Klärschlamm in den Boden gelangen. Auch über Mulchfolien, Silageballenfolie und Bindematerial beim Obst- und Weinbau sind Eintragungspfade von Mikroplastik in den Boden relevant. Welche Auswirkungen dies auf die Umwelt hat, ist bislang noch nicht er-



PLASTICATLAS 2019 / BFFP

forscht. Aber selbst über die Luft können wir Mikroplastik einatmen. Schon etwas beängstigend. Es scheint, als könnten wir Mikroplastik kaum noch ausweichen.

Was wäre zu tun?

Die EU hat mit ihrem Plastikverbot bei Plastiksackerln, Strohhalmen etc. einen wichtigen ersten Schritt gesetzt um die Plastikflut einzudämmen. Da aber so große Plastikmengen in die Umwelt gelangen, werden diese Verbote nicht ausreichen. Daher werden im zweiten Kreislaufwirtschaftspaket weitere Maßnahmen vorgeschlagen (siehe Artikel ab Seite 18). Ein Verbot von Mikroplastik in Kosmetikprodukten, Waschmitteln etc. sollte schon fast fertig verhandelt sein, den Lead dabei hat die Europäische Chemieagentur ECHA. Aber Europas Kosmetikindustrie, die mit 80 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr die größte der Welt ist, hält dagegen und dürfte dabei erfolgreich sein. Die ECHA schlägt derzeit Übergangsfristen bis zu 6 Jahren vor, bevor ein Verbot von Mikroplastik in Kosmetika kommt. Mehr als 3.755 Tonnen Mikroplastik aus Kosmetika belasten die Umwelt jedes Jahr, so die neuesten offiziellen Schätzungen. Solange es kein Verbot gibt, können Konsument*innen auf Kosmetikartikel und Waschmittel mit einem Umweltgütesiegel, wie etwa dem Österreichischen Umweltzeichen, dem EU-Ecolabel oder dem Blauen Engel zurückgreifen. Diese enthalten garantiert kein festes Mikroplastik. Auch das Verbot von Klärschlamm als Dünger wäre sinnvoll, um den Eintrag in den Boden zu vermeiden. Und weltweit wäre ein internationales Abkommen zur Plastikreduktion eine gute Sache. Aber ob das politisch erreichbar ist? Die USA planen ihre Plastikproduktion um 30 Prozent zu steigern und auch im asiatischen Raum tut sich wenig in Richtung Plastikreduktion – also wohl ein etwas auswegloses Unterfangen. Da ist es wohl sinnvoller auf europäische Lösungen zu setzen, um anderen Ländern zu zeigen, wie Plastikreduktion und damit auch weniger Mikroplastik in der Umwelt möglich ist. □

Umweltsiegel wie das österreichische Umweltzeichen, das EU-Eco-Label oder der Blaue Engel informieren darüber, dass Produkte kein Mikroplastik enthalten.

Aktuelle UBA-Studie

Mikroplastik ist mittlerweile in allen Bereichen unserer Umwelt vorhanden. <https://www.umweltbundesamt.at/news200415>

Lobbying der Konzerne

Eine neue Studie der Changing Markets Foundation zeigt auf, wie die Industrie mit wohlklingenden Initiativen und freiwilligen Selbstverpflichtungen die Einführung effektiver, rechtlicher Maßnahmen blockiert. https://talking-trash.com/wp-content/uploads/2020/09/TalkingTrash_FullReport.pdf



ENDSTATION UMWELT

MIKROPLASTIK IN KOSMETIKA UND WASCHMITTELN

Es gibt bislang keine allgemein anerkannte Definition für „Mikroplastik“. Meistens bezeichnet es feste Kunststoffteilchen, kleiner als 5 mm, die aus verschiedenen Kunststoffen bestehen (z.B. Polypropylen (PP), Polyethylen (PE) oder Polyamid (PA)). Mikroplastik wird gezielt vor allem in Kosmetikprodukten eingesetzt, zum Teil aber auch in Wasch- und Reinigungsprodukten gelöst als auch als fester Kunststoff verwendet. In Deutschland werden laut einer Studie des Fraunhoferinstituts rund 50.000 Tonnen Polymere in der Kosmetik-, Wasch-, Pflege- und Reinigungsproduktion eingesetzt. Pro Jahr gelangen darüber rund 1.000 Tonnen Mikroplastik in die Umwelt, wobei der größte Teil davon aus der Kosmetik kommt. Das Umweltbundesamt untersuchte 2019 im Auftrag der AK Oberösterreich und GLOBAL 2000 über 300 Waschmittel auf Mikroplastik. In mehr als jedem Dritten wurde industriell hergestelltes und zugesetztes Plastik gefunden. Nach Schätzungen der europäischen Chemikalienagentur ECHA gelangen pro Jahr 10.000 bis 60.000 Tonnen Mikroplastik über Kosmetik- und Pflegeprodukte in die Umwelt. Daher schlägt sie vor auf absichtlich zugesetztes Mikroplastik zu verzichten. Die EU prüft zudem wie über Reifenabrieb, Farben oder Textilien weniger Mikroplastik in die Umwelt gelangt.

Plastikatlas

Der PlastikAtlas der Heinrich-Böll-Stiftung mit Daten und Fakten für eine Welt ohne Plastik: <https://www.boell.de/de/plastikatlas>

Plastik im Kreislauf – Ausweg aus dem Plastozen?

Die Kunststoffwirtschaft präsentiert sich gerne als besondere Wachstumsbranche. Doch der Werkstoff ist ins Gerede gekommen. Plastik ist mittlerweile überall in der Umwelt. Die Europäische Kommission will ein Umdenken einleiten und mehr Kreislauforientierung in Produktion und Konsum bringen. Doch das ist nicht einfach. VON WERNER HOCHREITER *

KURZGEFASST

Die Europäische Kommission hat Kunststoffe zu einem der Schwerpunkte in ihrem Bemühen für mehr Kreislauforientierung in Produktion und Konsum gemacht. Die 2018 veröffentlichte Kunststoffstrategie zeichnet ein neues Zukunftsbild für die Kunststoffwirtschaft. Doch ohne ambitionierte Regulierungen wird da wenig gehen. Das zeigen schon die Grabenkämpfe ums Einwegpfand in Österreich.

Die global produzierte Kunststoffmenge ist in den letzten 70 Jahren stark gestiegen – auf etwa 360 Millionen Tonnen 2018. Damit hat sie sich seit 1976 versiebenfacht. Nur in der europäischen Kunststoffindustrie stagniert das pro Jahr produzierte Volumen. Rund 1,5 Mio. Arbeitnehmer*innen sind da beschäftigt und erzielen Umsätze von rund 340 Mrd. Euro. jährlich. Weltweit sollen seit 1950 über 8 Mrd. Tonnen Kunststoffe hergestellt worden sein – das Meiste in den letzten Jahren. Und für die nächsten 20 Jahre rechnet die Branche mit einer Verdoppelung der jährlichen Produktion, die schon zur Hälfte in Südostasien passiert.

Weniger ruhmvoll lesen sich die Abfallstatistiken: Anders als bei Papier, Glas oder Metallen wird das Recyclingpotenzial von Kunststoffen kaum genutzt. Zwischen 1950 und 2015 sollen weltweit 6,3 Mrd. Tonnen Kunststoffabfälle angefallen sein, wovon nur 9 Prozent recycelt, 12 Prozent verbrannt und der Rest von 79 Prozent deponiert worden oder sonstwie in die

Umwelt gelangt sein soll. Alleine in Europa fallen jährlich 25,8 Mio. Tonnen Kunststoffabfälle (2015) an, von denen nur 30 Prozent fürs Recycling gesammelt werden. Vor ein paar Jahren hat China noch 90 Prozent der Kunststoffabfälle aus Europa aufgenommen bzw. gingen 50 Prozent der weltweit exportierten Kunststoffabfälle nach China, das aber ab 2018 die Einfuhr drastisch eingeschränkt hat. Das hat aber nicht nur den Druck aufs Recycling in Europa sondern vor allem die Gefahr von neuen Ausweichdestination in Fernost und Afrika erhöht, wie jüngste Berichte zeigen. Dabei waren „Exporte zum Recycling“ schon bisher mit dem Geruch verbunden, dass man nicht sicher sein konnte, ob Recycling am Zielort auch tatsächlich stattgefunden hat. Die Länder, die heute für 50 Prozent der Weltproduktion von Plastik stehen – China, Vietnam, Indonesien, Thailand und die Philippinen – sind schätzungsweise auch für 50 Prozent des unkontrollierten Kunststoffeintrags in die Weltmeere verantwortlich.



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



Gesammelt wird Plastik in vielen Ländern, aber nur wenig davon wird recycelt.

„ Wenn Politik marktmächtige Akteure nicht in die Pflicht nimmt, dann sind Reduktion und Recyclingziele nicht erreichbar.

Plastikeintrag in die Umwelt

Noch unsicherer ist die Datenlage zum unkontrollierten Eintrag von Kunststoffen in die Umwelt. Dabei ist davon auszugehen, dass sich Kunststoffe schon überall in der Umwelt und folglich in Organismen und den Nahrungsketten finden. Davon zeugen Berichte über Plastik im Blut oder menschlichen Organen, oder in Bier oder Meersalz. Studien zu Mikro- und Makroplastik in Flüssen und Meeren oder Berichte über Plastik aus verendeten Walen oder Seevögeln sowie Studien zum „Plastikgehalt“ von Quallen oder Seevögeln gibt es ebenfalls. So findet sich etwa in 95 Prozent der Eissturmvögel, die

den Nordostatlantik bevölkern, Plastik im Magen, im Schnitt 30 Stück pro Tier. Wie unerwartet die Wege sind, zeigt die ARTE-Doku aus 2017 „Plastik überall – Geschichten vom Müll“, die den Umweltaktivisten Merijn Tinga auf seiner Reise des Kunststoffs ins Meer begleitete. Er reiste mit seinem Surfboard aus alten Plastikflaschen von der Quelle bis zur Mündung des Rheins, um für ein Pfand auf Einwegplastikflaschen zu werben (<https://plasticsoupsurfer.org/>). Die Pointe, als er Quellwasser trank, um darzustellen, wie rein das Wasser dort ist, misslang: Denn auch im Tomasee, der idyllisch auf 2344 Meter Seehöhe liegt und als Quelle des Rheins gilt, finden sich schon Tenside

und Mikroplastik, die offenbar über Luft, Regen und Schmelzwasser dorthin gelangen.

Der meist süße Geschmack und auch die Optik von Kunststoffteilen führen dazu, dass Tiere Plastik mit Nahrung verwechseln und später daran verenden. Oft verhungern sie so mit vollem Magen, echtes Futter hat keinen Platz mehr im Verdauungstrakt.

Auswirkungen zu wenig erforscht

Unklar sind auch die mittel- und langfristigen Folgen der Allgegenwart von Mikroplastik für Gesundheit und Umwelt. Dazu und wo der Großteil des unsachgemäß entsorgten Plastiks überhaupt hingekommen ist, besteht noch viel Forschungsbedarf für den es aber zu wenig Geld gibt. Konzerne wollen solche Forschung nur ungern unterstützen. Doch die öffentliche Meinung zum Plastik hat sich gewandelt. Seit Filmen wie der schon 2009 erschienenen, weltweit gezeigten Kinodoku „Plastic Planet“ gibt es kaum mehr jemanden, der nicht weiß, dass hier ein Problem vorliegt. Dass wir Plastik überall in den Naturkreisläufen finden, ist eben nicht die Kreislaufwirtschaft, die sich moderne, der Nachhaltigkeit verschriebene Politik vornimmt. Die will das Gegenteil: Plastik von überall fernhalten, wo es nicht hingehört. Das ist kein leichtes Unterfangen.

Ohne verbindliche Regulierungen lässt sich bei Kunststoffen nichts bewegen. Nicht von ungefähr stehen Kunststoffe ganz oben auf der politischen Agenda, wenn es um mehr Kreislauforientierung in Produktion und Konsum geht. So hat die Europäische Kommission nach dem ersten Kreislaufwirtschaftspaket 2015 in einer eigenen, mit straffem Zeitplan versehenen Mitteilung Anfang 2018, ihre „Strategie →

Zum Nachlesen:

Was die AK zum zweiten Kreislaufwirtschaftspaket der Kommission aus 2020 sagt – Download unter <https://www.akeuropa.eu/de/neuer-aktionsplan-kreislaufwirtschaft-fuer-ein-sauberes-und-wettbewerbsfaehigeres-europa>

Schwerpunkt Problemstoff Plastik

→ für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft“ (COM(2018) 28 final) dargestellt.

Ausgehend von einem anzustrebenden Zukunftsbild für die Kunststoffwirtschaft beschreibt sie die Ansatzpunkte für mehr Kunststoffrecycling, zur Eindämmung der Kunststoffabfälle und gegen die Vermüllung der Umwelt vor allem mit Mikroplastik, will u.a. kompostierbare, biologisch abbaubare Kunststoffe fördern und identifiziert den Handlungsbedarf auf der globalen Ebene. Die Mitteilung beschönigt nichts. Sie beleuchtet nur etwas zu überschwänglich die Chancen für die Europäische Kunststoffwirtschaft. Die angesprochenen Branchen würden ja gerne weithin den Fokus nur auf die Chancen des Werkstoffes, der als Wachstumsmarkt gilt, legen und haben wenig Lust, die „bittere Pille“ zu schlucken. Denn Hersteller werden den Einsatz von Recyclat signifikant steigern müssen. Die Kommission hat zu einer EU-weiten Selbstverpflichtungskampagne aufgerufen, damit bis 2025 zehn Mio. Tonnen Recyclat den Weg in



Ohne Pfandsystem ist mehr Recycling kaum möglich.

neue Produkte in der EU finden. Doch Herstellerpflichten werden kommen müssen, denn bis Ende 2018 sind gerade mal nachfrageseitige Zusagen von 5 Mio. Tonnen bei der Kommission eingegangen. Einen ersten Probelauf enthält schon die mittlerweile umzusetzende EU-Richtlinie zur Verringerung von Einwegplastik (Single-Use-Plastic- oder SUP-Richtlinie). Die sieht vor, dass PET-Getränkeflaschen im nationalen Schnitt zu zumindest 30 Prozent aus Recyclat bestehen müssen. So etwas war bisher freiwilligen Initiativen wie z.B. der österreichischen Nachhaltigkeitsagenda der Getränkewirtschaft vorbehalten. Doch zu der gibt es auch Kritik: Dass ausgewählte Getränkehersteller hier exklusiven Zugang zu Recyclat haben, wäh-

rend die Kosten im ARA-Sammelsystem vergemeinschaftet sein dürften, stellt eine ungerechtfertigte Benachteiligung anderer Getränkehersteller dar.

Der Weg ist noch steinig

Wie weit der Weg vom Zukunftsbild der Kunststoffwirtschaft bis hin zu wirksamen Maßnahmen sein dürfte, zeigen alleine die Grabenkämpfe um die Einführung eines Pflichtpfands auf Einwegkunststoffflaschen in Österreich, wie dies auch die SUP-Richtlinie fordert. Denn die Großformen des Lebensmittelhandels, die sich sonst gern als Hüter der Nachhaltigkeit geben, setzen hier auf maximale Verhinderung und Verzögerung. Denn sie wissen die Politik des großen Partners in der Regierung hinter sich und können so auch vermeintliche Kostensteigerungen durch ein Pfandsystem behaupten, ohne dafür Nachweise vorlegen zu müssen.

Stattdessen wird ein 10-Punkte-Programm der Wirtschaft als „Chance für die Kreislaufwirtschaft“ inszeniert, das in Wahrheit über business-as-usual kaum hinausgeht und nur maximale Interessendurchsetzung im Auge hat, und zwar gegen den erklärten Wortlaut der SUP-Richtlinie: Denn man will weder ein Pfandsystem, gleichzeitig aber auch keinesfalls für die Kosten des Wegräumens

BILLIG CONTRA ÖKOLOGISCH

PLASTIK BRAUCHT REGULIERUNG

Das Grundproblem des Kunststoffrecyclings ist, dass es sich ökonomisch nicht lohnt. Die kommunalen Altstoffsammlungen für Papier, Glas und Metalle sind nicht aus Umweltgründen entstanden, sondern weil es eine natürliche Nachfrage der Hersteller nach diesen Altstoffen gibt. Diese sind bereit, dafür Erlöse zu zahlen. Bei Kunststoffen ist es anders. Erdöl und Primärprodukte daraus sind noch immer unschlagbar billig.

Recycling passiert nur so weit, wie staatliche Regulierungen (wie Verpackungsverordnungen, Deponierungsverbote oder -abgaben oder CO₂-Abgaben) das verlangen bzw. ökonomische Anreize geben. Und wenn in Krisenzeiten der Erdölpreis einbricht, dann kommen selbst diese spärlichen Bemühungen unter Druck, weil als erstes die herstellereitige Nachfrage nach Recyclat wieder einbricht.

der gelitterten Getränkeflaschen und -dosen in Österreich tragen, die bei den Gemeinden und Städten anfallen. Und die notwendige massive Intensivierung der Getrennsammlung, damit die Sammelziele der SUP-Richtlinie doch eingehalten werden können, sollen sich die Gemeinden und Städte selber zahlen. In einer faktenbasierten Debatte würde solches Ansinnen als schlicht unverschämt zurückgewiesen werden. Dabei muss man sich noch vor Augen halten, dass ein Pfandsystem ja nur ein erster Schritt unter vielen wäre ... Das Plastozän, das Plastikzeitalter, wäre damit auch noch lange nicht abgewendet. □

Recycling passiert nur so weit, wie staatliche Regulierungen (wie Verpackungsverordnungen, Deponierungsverbote oder -abgaben oder CO₂-Abgaben) das verlangen bzw. ökonomische Anreize geben.

INTERVIEW MIT WERNER BOOTE

DOKU IM KINOFORMAT: „PLASTIC PLANET“

2009 erschien „Plastic Planet“. Schon damals machte er global aufmerksam auf die Gefahren synthetischer Kunststoffe. Der Film ist eine der weltweit meist gesehene Dokumentarfilme im Kinoformat und wurde aktuell in Mexiko ausgezeichnet. Werner Boote erklärt seine Beweggründe, den Film, an dem er zehn Jahre arbeitete, zu machen.

Was hat Sie zum Film motiviert?

Alles begann 1999 mit einem Artikel, wonach Fische in einem englischen Fluss durch Abwässer aus einer Kunststoffabrik geschädigt worden sein sollen. Ich habe nachgefragt, bin dann auf einen Artikel zu Fertilität bei Eisbären gestoßen. Und so bin ich immer tiefer ins Thema vorgedrungen. Zuerst war ich bei den Recherchen allein, dank einer Förderung waren es am Ende 42 Mitarbeiter aus allen Bereichen und 2005 begann der Dreh.

Wie hat der Film Ihr Leben verändert?

Früher stand eine Plastikflasche beim Computer, die ich mit Leitungswasser gefüllt habe. Seit ich weiß, dass mit jeder Befüllung besorgniserregende Substanzen ausgeschwemmt werden, habe ich auf Glaskaraffe umgestellt. So radikal, wie die Familie, die nach der Filmpremiere versucht hat, Plastik ganz aus ihrem Leben zu verbannen, habe ich es nie gehandhabt. Aktuell bin ich sehr oft zu Vorträgen und Diskussionen zum Thema eingeladen. Mit meinem letzten Film „The Green Lie“ bin ich der Frage nachgegangen, wie wir mit den grünen Lügen der Konzerne umgehen sollen. Manche meinen, dass der Film ein zweiter Teil zu „Plastic Planet“ ist.

Was hat sich seit Plastic Planet getan?

Plastik hat nunmehr die Aufmerksamkeit der Allgemeinheit als eine Bedrohung für Gesundheit und Umwelt erreicht. Das ist einer der entscheidenden Punkte, damit nun gesetzliche Veränderungen in Bewe-

gung kommen. Barack Obama hat in den USA ein Drei-Stufen-Programm zu Mikroplastik ins Leben gerufen. Diverse Plastiktütenverbote kamen, zuerst in Afrika, dann auch bei uns. Die Plastiktüte ist ja eine der dümmsten Erfindungen: Denn um etwas im Schnitt 22 Minuten zu verwenden, wird ein Material verwendet, das hunderte Jahre braucht, bis es zerfällt. Die Frage ist nun, wie lange der öffentliche Druck anhält, damit Politiker die Gesetze in eine bessere Richtung bringen, um Plastik einzudämmen. Ich habe schon so viele Ansagen von Politikern gehört. Wichtig ist, dass etwas getan wird. Maßnahmen müssen schon bei der Herstellung ansetzen.

Wie beurteilen Sie die geplante EU-Abgabe auf nicht-recycelte Plastikabfälle?

2009 haben wir vor allem auf Verbote von gefährlichen Stoffen sowie Transparenz und Kennzeichnung gesetzt. Heute glaube ich, dass auch eine Abgabe auf erdölbasierte Kunststoffe nötig ist. Insofern begrüße ich das, wenngleich es zu weit hinten, nur bei der Entsorgung ansetzt. Fragwürdig scheint mir aber, wenn der österr. Finanzminister die dafür erforderlichen 142 Mio. € einfach aus dem Budget begleichen und das nicht auf die Hersteller überwälzen will.

Was ist Ihr nächstes Projekt?

Natürlich wieder ein Film, natürlich habe ich Fragen. Der Film entsteht immer erst ganz am Schluss. So war es auch bei Plastic Planet. Im Film will ich dann das Publikum an meiner Suche nach Antworten teilhaben lassen.



Werner Boote hat Theaterwissenschaft, Publizistik und Soziologie an der Universität Wien sowie an der Filmakademie studiert und dreht seit 1993 eigene Filme. Seit 2000 widmet er sich zunehmend sozialpolitischen und gesellschaftskritischen Thematiken. Zu den bekanntesten Filmen gehören Plastic Planet (2009) und The Green Lie (2018). Heute lebt er in Wien.

Wie Güter nach und durch Österreich transportiert werden, hat einen großen Einfluss auf unsere Umwelt. Dem Schienengüterverkehr kommt dabei eine Schlüsselrolle zu - für uns Menschen aber auch unseren wertvollsten Besitz: unsere Erde. **VON CLEMENS FÖRST***

Die Bedeutung der Schiene für eine grüne Zukunft

KURZGEFASST

Wenn wir in die Zukunft blicken ist der Klimaschutz das bestimmende Thema unserer Zeit. Wir müssen alles daran setzen, den Verkehrssektor zukünftig grüner zu gestalten, denn nur so kann es uns gelingen die Pariser Klimaziele zu erfüllen. Die Verlagerung auf die Schiene ist ein schneller und effizienter Weg, diese Ziele auch zu erreichen und damit ein lebenswertes Europa von morgen zu gestalten – denn das ist unsere Verantwortung.

Teile Österreichs ersticken im Transit. In ganz Europa wird der Straßengüterverkehr bis 2030 um 30 Prozent zunehmen. In Zahlen bedeutet das, dass rund 1 Million mehr Lkw unterwegs sein werden als heute. Dabei macht der Straßenverkehr allein in Österreich etwa 99 Prozent der CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrssektors aus. Zum Schutz des Klimas ist es daher essentiell, dass Österreich vom Lkw-Transitland zum Bahn-Transitland wird.

Mobilitätswende im Güterverkehr

Bessere Luftqualität, weniger Verkehrslärm und Staus bei gleichzeitig mehr Mobilität als heute erreichen wir nur dann, wenn der Verkehr in Zukunft deutlich klimaverträglicher und gesünder abläuft. Die Verlagerung des Transports, insbesondere des Transits, von der Straße auf die Schiene, ist entscheidend für unsere Umwelt. Dafür braucht es einen starken Schienengüterverkehr. Es wird intensiv nach Lösungen

gesucht, um CO₂-Emissionen zu reduzieren und damit nicht nur ein klimaneutrales Österreich, sondern auch Europa zu erreichen. Denn nur wenn unsere Emissionen reduziert werden, können wir unsere Lebensqualität langfristig positiv beeinflussen.

Was für die Schiene spricht

Ohne die Bahn wären die österreichischen aber auch die europäischen Klima- und Umweltziele jedoch nicht zu erreichen. Denn der Schienengüterverkehr ist eine wesentliche Antwort auf die Herausforderungen des Klimawandels. Der Verkehrssektor ist einer der größten Quellen der CO₂-Emissionen und des Treibhauseffekts. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist dabei für die nächsten 10 bis 15 Jahre nicht nur unverzichtbar, sondern auch ein schneller und effizienter Weg, die immer steigenden CO₂-Emissionen und die Umweltverschmutzung zu bekämpfen. Während die verkehrsbedingten Treibhaus-

gasemissionen weiter steigen, verbessern Schienengüterverkehrsunternehmen kontinuierlich ihre CO₂-Bilanz. Gütertransporte auf der Schiene verursachen in Österreich im Unterschied zum Straßengüterverkehr 44-mal weniger CO₂ und sparen damit österreichweit jährlich 1,1 Mio. Tonnen CO₂.

Der spezifische Energieverbrauch ist 6-mal geringer als bei der Straße, der Strom wird dabei in Österreich vollständig aus erneuerbaren Energien gewonnen. Auch die Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und Containerkräne werden österreichweit mit Grünstrom versorgt. Und auch weitere Länder in Europa werden in den nächsten Jahren dem österreichischen Beispiel folgen und den Schienengüterverkehr im Verkehrsmix fördern.

Zudem können hohe Lasten auf der Schiene transportiert werden. Aber auch die Lärmemissionen sind 3-mal geringer als im Straßengüterverkehr. Und hier sind noch nicht einmal die leisen Bremssohlen der ÖBB Rail



*Clemens Först ist Vorstandssprecher der ÖBB Rail Cargo Group und Mitbegründer und Leiter der transeuropäischen Initiative Rail Freight Forward.



Der von lokalen Künstlern gestaltete Güterzug „Noah's Train“ ist das längste mobile Kunstwerk der Welt.

Cargo Group miteingerechnet, mit denen alle in Betrieb befindlichen Güterwagen ausgestattet werden. Im Jahr 2019 wurden über 2.100 Güterwagen mit diesen versehen und reduzieren die internationalen Lärmemissionen der Schiene schon jetzt nochmal um die Hälfte.

Darüber hinaus verringern bewährte Sicherheitssysteme auf der Schiene die externen Kosten zum Schutz vor Lärm, Klimawandel, Umweltverschmutzung und Unfällen um ein Sechstel. Mit einer 8-mal geringeren Luftverschmutzung verzeichnet der Schienengüterverkehr jährlich 85-mal weniger Todesopfer als auf der Straße, die durch die Luft, aber auch Unfälle verursacht werden. Damit wird auch die Verkehrssicherheit durch den Güterverkehr auf der Schiene erheblich erhöht.

Die plan- und regelmäßigen Verbindungen auf der Schiene ermöglichen zudem einen pünktlichen Warentransport und haben einen geringeren CO₂-Ausstoß als stehender Verkehr

bei Staus an Grenzübergängen. Mit diesen Vorteilen gegenüber der Straße leisten Transporte auf der Bahn einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität, die mit einer vermehrten Verlagerung auf die Schiene noch eher erreicht werden könnte.

Rail Freight Forward – 30 by 2030

Vor diesem Hintergrund haben Schienengüterverkehrsunternehmen in ganz Europa die Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF) ins Leben gerufen. Die ÖBB Rail Cargo Group ist Gründungsmitglied dieser Initiative, hält den Vorsitz inne. Österreich ist mit seinem Leitunternehmen RCA europäischer Musterschüler beim sogenannten Modalanteil. 30 Prozent der Güter werden auf der Schiene transportiert. Doch Güterverkehr findet primär international statt, daher ist es umso wichtiger auch auf europäischer Ebene, den Modalanteil von aktuell durchschnittlich 18 Prozent auf das gemeinsame Ziel von rund 30 Prozent zu erhöhen.

Um diesen Modalsplit europaweit zu erreichen benötigt es aber unterschiedliche Voraussetzungen: Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen weiterhin ihre Hausaufgaben machen und in Innovation und Digitalisierung investieren. Europa benötigt eine einheitliche leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einer Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene. Verkehrspolitische Rahmenbedingungen sollen darüber hinaus dazu führen, dass Eisenbahnunter-

nehmen europaweit schneller, moderner und kundenzentrierter agieren können. Nur so kann es uns gelingen, den Klimaschutz in Europa voranzutreiben und ein lebenswertes Europa von morgen zu gestalten.

Der europäische Green Deal

Im Zuge der Initiative setzen sich die Mitglieder von Rail Freight Forward aber auch stark für die Ziele des Europäischen Green Deals der Europäischen Kommission ein. Die Euro- →

KUNST AM ZUG

NOAH'S TRAIN

Botschafter der RFF Initiative ist „Noah's Train“, der als längstes mobiles Kunstwerk auf das Klima-Engagement der beteiligten Güterverkehrsunternehmen aufmerksam macht. Um die RFF Bestrebungen auch international bekannt zu machen, wählten die Koalitionmitglieder die Weltklimakonferenz (COP24), die am 14. Dezember 2018 in Katowice in Polen offiziell eröffnet wurde. Anschließend tourte der von lokalen Künstlern gestaltete Güterzug ein Jahr durch Europa und machte Stopps in Wien, Berlin, Paris, Brüssel, Rom, Luxemburg, München, Riga und Barcelona. Highlights 2019 waren sicher die Teilnahme von RFF VertreterInnen an der Weltklimakonferenz (COP25) in Madrid sowie das Jubiläumsevent in Rotterdam.

„DIE KRISE IST KEIN RÜCKSCHRITT – WIR NEHMEN ANLAUF. ANLAUF IN EINE GRÜNE ZUKUNFT.“

CLEMENS FÖRST, VORSTANDSPRECHER ÖBB RCG

Betrieb



→ päische Kommission arbeitet bereits an einer Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität, die der Emissionsminderung bei allen Verkehrsträgern gewidmet ist.

Als einer der nachhaltigsten und sichersten Verkehrsträger spielt dabei die Bahn eine wichtige Rolle im europäischen Mobilitätssystem der Zukunft. Sie ist nicht nur umweltfreundlich und energieeffizient, sondern auch der einzige Verkehrsträger, der seine CO₂-Emissionen fast ununterbrochen senken konnte, während das Beförderungsvolumen gleichzeitig zunahm.

Staatliche Anreize zur Ressourcenschonung, wie die Abschaffung des Dieselprivilegs und der Besteuerung von grünem Bahnstrom, könnten noch weiter dazu beitragen die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums von natürlichen Ressourcen – also mehr mit weniger herzustellen – hätte dabei einen höheren Nutzen für den Klimaschutz und damit unsere Gesellschaft als es Kosten verursachen würde.

Innovationen am Puls der Zeit

Auch wenn die wirtschaftlichen Herausforderungen der Verkehrsbranche gepaart mit

Jeder Schienengütertransport leistet einen Beitrag zum Schutz des Klimas.

äußeren Umwelteinflüssen – wie COVID-19 – die Entwicklungen des Schienengüterverkehrs derzeit erschweren, zeigt sich wie wichtig Investitionen sind, um Teil eines grünen Zukunftsmarktes zu sein. Nachhaltige Investitionen im Schienengüter-

verkehr – wie das Vorantreiben der digitalen automatischen Kupplung (DAK) in ganz Europa – ebnen den Weg für die weitere Erhöhung der Energieeffizienz im Güterverkehr. Die integrierte Strom- und Datenleitung der DAK ist gleichzeitig die Voraus-

setzung für eine umfassende Digitalisierung von Güterzügen und würde erstmals den vollautomatisierten Bahnbetrieb in ganz Europa ermöglichen.

Mit diesen Innovationen stehen wir heute vor einer Renaissance des Schienengüterver-

KLIMASCHONEND

WEIL JEDE TONNE ZÄHLT

Jeder Transport auf der Schiene schont nicht nur das Klima, er leistet auch einen wesentlichen Beitrag, um unsere Umwelt zu schützen. Dabei kann mit dem Tool EcoTransIT World genau berechnet werden, welchen Beitrag beispielsweise jedes einzelne Bundesland in Österreich leistet: In Niederösterreich, Kärnten und dem Burgenland können jährlich durch Holz- und Agrartransporte gemeinsam rund 260.000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Als wichtiger Industriestandort und vor allem durch beförderte Ressourcen wie Stahl und Holz wurden alleine in Ober-

österreich pro Jahr rund 150.000 Tonnen CO₂ eingespart.

In Tirol, Vorarlberg und Wien liegt die CO₂-Ersparnis bei mehr als 260.000 Tonnen gegenüber der Straße. Mehr als 275.000 Tonnen CO₂ wurden im vergangenen Jahr insgesamt in Salzburg und in der Steiermark eingespart.

Doch Österreich ist mehr als die Summe seiner Teile – mit dem Beitrag jedes einzelnen Bundeslandes ist Österreich nicht nur europäischer Musterschüler, sondern trägt erheblich dazu bei die Klimaneutralität in Europa zu erreichen.



„Der Schienengüterverkehr ist unsere einzige Chance die Klimaziele zu erreichen. Dafür braucht der Schienengüterverkehr JETZT mehr Europa!“

CLEMENS FÖRST, VORSTANDSPRECHER ÖBB RCG

kehrs. Denn unsere Welt ändert sich rasant. Sie wird schneller, effizienter und nachhaltiger. Neue Technologien im Schienengüterverkehr tragen dazu bei, den Verkehrssektor von morgen zu gestalten und damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und einem klimaneutralen Europa zu leisten.

Die Schiene als Teil einer grünen Zukunft

Da der Verkehr in Europa 25 Prozent unserer Emissionen ausmacht, ist es essentiell nachhaltige Transportwege zu fördern. Die Folgen unserer Untätigkeit hätten einen enormen Einfluss auf unsere Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und besonders auf die der nächsten Generationen. Die Schiene ist die einzige Möglichkeit, Klimaziele und eine positive Wirtschaftsentwicklung zu vereinen. Als logistisches Rückgrat der Wirtschaft hat es sich die Bahn zur Aufgabe gemacht, ein lebenswertes Europa mit fairen Arbeitsbedingungen für die Zukunft zu schaffen – und davon profitieren nicht nur wir Menschen, sondern auch unsere Umwelt. □



Knowhow und Engagement sind Basis für Innovationen.

MODERNISIERUNG

SCHLÜSSELTECHNOLOGIEN IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Um die Ziele des europäischen Green Deals zu erreichen ist aber auch eine umfassende technologische Modernisierung des Bahnsektors erforderlich.

Dafür benötigt es:

- Ein einheitliches Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), das es erstmals ermöglichen würde „eine“ Lokomotive durch ganz Europa zu transportieren. Dies würde eine Förderung von 50 Prozent des gesamten Verkehrs bedeuten sowie die "Interoperabilität", also den nahtlosen Übergang im gesamten europäischen Eisenbahnraum verwirklichen.
- Einen Autonomen Bahnbetrieb (ATO), also das autonome Lenken und Abbremsen des Zuges mit der Überwachung durch speziell geschultes Personal. Damit wäre auch erstmals ein Fernfahren durch vollqualifizierte Fahrer*innen sowie vollständig autonomes Fahren in Terminals und Werften möglich.
- Digitales Kapazitätsmanagement (DCM) und damit die standardisierte und internationalisierte Kapazitätsplanung mit reservierten Slots für den Schienengüterverkehr. Dies würde auch eine Transparenz über die verfügbare Kapazität durch vorgeplante Zeiträume ermöglichen.
- Digitale Plattformen (DP), die den operativen Datenaustausch zwischen Ländern/Unternehmen, damit nahtlose internationale Transporte und neue wettbewerbsfähige Produkte für Endkunden ermöglichen.
- Digitale Automatische Kupplung (DAK) – Das Ersetzen der manuellen Schraubkupplung (Europa ist der letzte Kontinent mit dieser Technologie) durch eine digitale (Europa als erster Kontinent) und stärkere Kupplung ermöglicht längere und schwerere Züge bei höherer Geschwindigkeit.

Führendes Logistikunternehmen

9.340 Mitarbeiter*innen aus 34 Nationen inklusive 105 Lehrlinge prägen unsere und die Zukunft unserer Kunden. Sie machen die ÖBB Rail Cargo Group damit zu einem der führenden Bahnlogistikunternehmen in Europa.

Mit der COVID-19 Pandemie wurde für einen kurzen Moment unser tägliches Konsumverhalten in Frage gestellt - alle Geschäfte abseits des notwendigen Bedarfs hatten geschlossen und die sonst glitzernde und hektische Konsumwelt stand zwischenzeitlich still.

VON NINA TRÖGER*

Konsum - alles neu oder weiter wie gehabt?

KURZGEFASST

Durch die COVID-19 Pandemie befindet sich die Gesellschaft im Umbruch, alternative Lebensweisen werden ausprobiert. Die Politik kann jetzt mit entsprechenden Maßnahmen nachhaltige Konsummuster auch im Hinblick auf die Klimakrise fördern.

Insbesondere der Lockdown schränkte kurzzeitig die Kaufmöglichkeiten im Geschäft abseits von Gütern des täglichen Bedarfs komplett ein. Es folgte ein allgemeiner Kaufrückgang: Mehr Geld im Vergleich zum Vorjahr wurde nur in den Bereichen Gartengestaltung, Gesundheit und Lebensmittel ausgegeben, in allen anderen Bereichen überwog die Zurückhaltung – besonders bei Urlaub, Kultur und Gastronomie. Die weiterhin bestehende Ansteckungsgefahr führte zu Änderungen von Kaufmustern – der Online-Handel erlebte einen Boom.

Veränderte Lebensumstände...

Durch die angespannte wirtschaftliche Situation verloren viele Menschen ihren Arbeitsplatz oder waren bzw.

sind noch in Kurzarbeit. Das hat Auswirkungen auf die Finanzen: Konsumkredite und Kontoüberziehungen sind gestiegen, viele Menschen müssen bei ihren Haushaltsausgaben zurückschneiden oder bemerken Geldeinbußen durch die Krise. Im Bereich der Mobilität änderte sich einiges – es wurden mehr Fahrräder verkauft, Kurzarbeit und Homeoffice führten zu einem vorübergehend starken Rückgang des Autoverkehrs und durch die Reisebeschränkungen ist auch der Flugverkehr auf ein Minimum gesunken.

...führten zur Reflexion

Diese erzwungenen Umstände haben Konsument*innen zum Nachdenken über ihr eigenes Konsumverhalten gebracht: Viele Österreicher*innen wollen künftig stärker auf Regionalität

und/oder österreichische Herkunft achten, gerade bei Lebensmitteln ist dies erkennbar, auch beim Online-Shopping wird verstärkt darauf geachtet. Weiters wollen Konsument*innen künftig auf Nachhaltigkeit und Langlebigkeit bei Produkten schauen. Auf Prestige- und Luxusmarken kann hingegen die überwiegende Mehrheit verzichten. Der Urlaub wird – sofern nicht gänzlich darauf verzichtet wird (immerhin 37 Prozent) – regionaler verbracht. Gründe dafür liegen nur zum Teil in Ansteckungsrisiken und Reiseeinschränkungen, die Landschaft oder Unterstützung für heimische Betriebe sind ebenso Faktoren für die Destinationswahl.

Eine längerfristige Konsumreduktion auch im Hinblick auf den Klimaschutz kann sich die Hälfte der Befragten laut einer Studie der BOKU vorstellen. Zirka 80 Prozent empfanden die erzwungene Konsumreduktion dabei als wiedergewonnene Freiheit und Entlastung. Aus gesellschaftlicher Perspektive

„ DIE IRRITATION UNSERES ALLTAGS AUFGRUND DER KRISE ERMÖGLICHT EINEN WANDEL UND NEUE KONSUMWEISEN. „



*Nina Tröger ist Mitarbeiterin der Abteilung Konsument*innenpolitik/Konsumforschung der AK Wien.



Aktuelle Ergebnisse

Viele Forschungsinstitute, wie Gallup, Market oder auch Universitäten erheben laufend Zahlen zu Konsumveränderungen während der Krise.



Verzicht auf das Anstellen für neue Marken-Turnschuhe – für viele nach Corona vorstellbar.

hat der große Einschnitt daher auch seine positiven Seiten. In den letzten Jahren ist verstärkt ein Überdruß am Konsumüberangebot erkennbar, viele leiden unter dem sozialen Druck, der durch Konsum und ständig neue Angebote ausgelöst wird. Positive ökologische Effekte durch Konsumreduktion zeigte schon eine 2019 veröffentlichte Studie des European Environmental Bureau auf: Eine um ein Jahr längere Nutzungsdauer von Haushaltsgeräten innerhalb der EU bis 2030 würde einem verringerten CO₂ Ausstoß von umgerechnet jährlich zwei Millionen Autos entsprechen. Die Reduktion von Auto- und Flugverkehr wirken natürlich ebenso positiv auf die CO₂ Bilanz. Der massive Schub im Bereich der Digitalisierung und dessen Auswirkungen müssen noch untersucht werden – fraglich ist z.B., welche Rebound-Effekte durch vermehrtes Streaming oder Paketzustellung entstanden sind.

Die Minimalismus-Bewegung, die auf weniger Besitz

von Dingen setzt, ist in einigen Teilen der Gesellschaft populär, dieser Trend ist aber von einem mehrheitsfähigen Lebensstil weit entfernt. Es ist jedoch erkennbar, dass das Ausmaß unserer derzeitigen Konsumweise weder gesellschaftlich noch ökologisch optimal ist.

Langfristiger Trend? Was die Politik tun kann und muss

Im Sinne des „guten Lebens für alle“ braucht es eine sozial-ökologische Transformation, wozu auch eine veränderte Konsumweise gehört. Die aktuellen Einschnitte im Lebensalltag der Menschen bieten Gelegenheit

dafür, diese zu verändern. Die oben angeführten Umfragen zeigen eine prinzipielle Bereitschaft der Konsument*innen dafür. Die Verantwortung darf jedoch nicht den Konsument*innen alleine überlassen werden. Erstens kann es zu unerwarteten Rebound-Effekten kommen, zweitens zeigen soziologische Studien, dass neue Wertvorstellungen alleine nicht unbedingt zu einem anderen Handlungsmuster führen.

Handeln ist immer eingebettet in gesellschaftliche Strukturen und zeichnet sich durch eingetübte und ritualisierte Handlungsabläufe im Alltag aus, die Änderungen gegenüber

sehr resistent sind. Nur durch Veränderung der Rahmenbedingungen und unterstützende Maßnahmen wird daher die Chance bestehen, langfristige Transformation einzuleiten und zu erhalten. Diese Bedingungen muss die Politik schaffen, auf kommunaler, nationaler und europäischer Ebene. Einen Rahmen dafür bieten u.a. der Grüne Deal und das neue Paket zur Kreislaufwirtschaft. Daher ist es wichtig, diese Strategien nicht aufgrund der COVID-19 Krise hintanzustellen, sondern diese gerade deswegen umso ambitionierter umzusetzen. Die Konsument*innen wären dazu bereit. □

QUELLEN: MARKET.AT/GALLUP.AT/IK 2020



„Der Kapitalismus ist in einer Sackgasse“, findet der französische Finanzminister Bruno Le Maire. Und er hat Recht, denn: Unsere Art zu wirtschaften und unser Verständnis von Wachstum müssen sich grundlegend ändern. Aus Gewerkschaftssicht wird es dabei darauf ankommen, dass Klima- und Sozialpolitik nicht gegeneinander ausgespielt, sondern zusammen gedacht werden. **VON SUSANNE WIXFORTH UND LUKAS HOCHSCHEIDT, DGB ***

Kein Green Deal ohne Social Deal

KURZGEFASST

Die Corona-Krise macht deutlich: Wir brauchen einen tiefgreifenden Umbau der europäischen Wirtschaft. Dabei müssen wir die Klimakrise als das begreifen, was sie ist: eine soziale Frage. Deshalb müssen wir klima- und sozialpolitische Ziele zusammen denken, statt sie gegeneinander auszuspielen.

Auf den ersten Blick erscheint die Corona-Krise wie eine unverhoffte Atempause für das Weltklima: Jüngsten Einschätzungen zufolge könnte der Rückgang in Produktion und Konsum in der ersten Jahreshälfte 2020 Ländern wie Deutschland und Österreich gar erlauben, die bereits verloren geglaubten Klimaziele für dieses Jahr doch noch zu erreichen. Weltweit gingen die CO₂-Emissionen zeitweise um bis zu 17 Prozent zurück –

so stark wie seit 60 Jahren nicht mehr. Doch auf den zweiten Blick wird klar, dass damit langfristig noch nichts gewonnen ist: Fällt die Wirtschaft im Zuge der konjunkturellen Erholung in alte Muster zurück, so könnte die vermeintliche Atempause binnen kurzer Zeit zunichte gemacht werden. Hinzu kommt, dass der Konjunkturreinbruch tiefe Löcher in öffentliche wie private Investitionsbudgets reißt – was die Chancen auf die

Entwicklung klimafreundlicher Technologien und Produktionsweisen zusätzlich mindert. Ein „Zurück auf Los“ nach der Krise hätte verheerende Folgen für unsere Gesellschaften – nicht nur, aber vor allem in der Klimapolitik.

Die Frage nach dem „Wie“

In der aktuellen Debatte geht es also nicht darum, ob wir nach der Corona-Rezession eine ernsthaftere Klimapolitik brauchen, sondern vielmehr darum, wie wir diese gestalten können. Für die europäischen Gewerkschaften stehen dabei zwei Dinge fest:

Zum einen müssen wir im Kampf gegen den Klimawandel mutiger werden: Schon seit Jahren fordert der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB) ambitioniertere Klimaziele: Statt einer Senkung der EU-weiten CO₂-Emissionen um 40 Prozent bis zum Jahr 2050, wie es die Europäische Kommission vorsieht, tritt der EGB für eine Senkung um 55 Prozent schon bis 2030 ein; allerdings unter der Bedin-



„ WIR MÜSSEN UNSERE DEFINITION VON „WACHSTUM“ NEU DENKEN.

LUKAS HOCHSCHEIDT



*Susanne Wixforth ist Referatsleiterin in der Abteilung für Europäische und Internationale Gewerkschaftspolitik beim DGB Bundesvorstand.



*Lukas Hochscheidt ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung für Europäische und Internationale Gewerkschaftspolitik beim DGB Bundesvorstand.

gung, dass in den Mitgliedstaaten entsprechende Voraussetzungen durch eine begleitende aktive Industrie-, Struktur- und Beschäftigungspolitik geschaffen werden. Das wird nur durch einen tiefgreifenden Umbau der Wirtschaft hin zu nachhaltiger Produktion und verantwortungsvollem Konsum gelingen. Um diese Transformation auch umsetzen zu können, muss der enorme Investitionsstau, der sich in Jahren der Austeritätspolitik in der EU gebildet hat, endlich beendet werden. Der EGB rief den Europäischen Rat auf, einen Klimafinanzierungspakt auf die Beine zu stellen, der massive Investitionen in energetische Gebäudesanierung, ins Schienennetz und alternative Energien ermöglicht. Der DGB fordert in diesem Zusammenhang eine Steigerung der EU-weiten Energie-Effizienz um 40 Prozent bis 2030.

Darüber hinaus müssen wir die Klimafrage als das begreifen, was sie ist: eine soziale Frage. Dazu gehört zunächst, dass wir beim Umbau der Wirtschaft niemanden zurücklassen: Der Kampf gegen den Klimawandel wird nur dann erfolgreich sein, wenn er von einer breiten Mehrheit der Bevölkerung getragen wird. Deshalb müssen wir für Beschäftigte in Branchen, die im Zuge dieses Umbaus schrumpfen oder gar verschwinden werden, im Rahmen einer „Just Transition“, eines gerechten Übergangs, neue Perspektiven schaffen. Der deutsche „Kohlekompromiss“ ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Sozialpartner gemeinsam mit der Regierung dafür sorgen können, dass Strukturwandel ein Erfolgsprojekt für alle wird – für das Klima, für Unternehmen, die sich zukunftsfähig neu aufstellen, und für die Arbeitnehmer*innen, →



SOZIALE DIMENSION DER KLIMAPOLITIK

NEUE VERTEILUNGSKÄMPFE

Beides – die Transformation der Wirtschaft und ein stärkerer Fokus auf die soziale Dimension der Klimakrise – machen deutlich, dass wir es bei der Bekämpfung des Klimawandels mit Verteilungskämpfen zu tun haben. Da wir in Zukunft weniger produzieren und konsumieren werden, um die Klimaziele nicht zu verfehlen, wird konventionelles Wirtschaftswachstum nicht länger als Ersatz für mehr Verteilungsgerechtigkeit erhalten können. Das heißt nicht, dass wir auf ein „Ende des Wachstums“ per se zusteuern. Vielmehr geht es darum, unsere Definition von „Wachstum“ neu zu denken: Statt die Kollateralschäden klimaschädlicher Energieproduktion bei der Berechnung des Bruttoinlandsprodukts zu ignorieren, müssen wir die Konsequenzen unseres wirtschaftlichen Handelns in die Rechnung aufnehmen. Das heißt auch, dass sich Tiertransporte zur Billigschlachtung – es sind rund 360 Millionen pro Jahr – durch die halbe Welt reduzieren, dass sowohl die Landwirtschaft regionalisiert als auch der Welthandel reduziert wird – durch die Einrechnung der Umweltschäden und -belastung.

Auf der anderen Seite müssen öffentliche Güter – Bildung, soziale Sicherheit, aber auch unsere natürlichen Lebensgrundlagen – als das verstanden werden, was sie schon immer waren: Formen der Wertschöpfung und damit Teil des kollektiven Vermögens. Wollen wir also in Zukunft weiter „wachsen“, so stehen wir vor der großen Herausforderung, das, was wir haben, gerechter zu verteilen, statt den Klimawandel kleinzureden und die Umwelt auszubeuten.

Diese Wirtschaftswende verlangt Einschnitte bei den großen Vermögen, die Beseitigung der wachsenden Einkommensungleichheit und gute statt prekärer Arbeit. Europa muss die aktuelle Krise zum Anlass nehmen, umfangreiche transformative Investitionen zu tätigen, das sind solche, die einen Beitrag zur ökologischen Umgestaltung der Wirtschaft leisten. Das geht nur, wenn wir Zukunftsinvestitionen durch eine „goldene Investitionsregel“ einführen, die die Finanzierung öffentlicher Netto-Investitionen mittels Budgetdefiziten erlaubt.

„ MIT EINEM STARKEN EU-HAUSHALT KÖNNEN UNGLEICHHEITEN NICHT NUR ZWISCHEN, SONDERN AUCH INNERHALB DER MITGLIEDSTAATEN VERRINGERT WERDEN.

SUSANNE WIXFORTH

→ denen durch eine verlässliche Absicherung und Weiterbildung auch in Zeiten des Umbruchs die Chance auf eine erfolgreiche Erwerbsbiografie gegeben wird.

Mutige Politik für Europa

Um sowohl die dringend notwendigen Investitionen in eine klimaneutrale Wirtschaft finanzieren als auch eine gerechtere Einkommens- und Vermögensverteilung erreichen zu können, müssen wir uns stärker als bisher mit der staatlichen Einnahmenseite beschäftigen. Wie die Corona-Pandemie eindrucksvoll bewiesen hat, werden die Krisen der Zukunft – auch die Klimakrise – europäische Krisen sein. Kein Mitgliedstaat wird diese alleine lösen können. Und mehr noch: Die mangelhafte Krisenbewältigung in einem Mitgliedstaat wird durch die wechselseitige Abhängigkeit auf dem Binnenmarkt immer auch negative Folgen für den Rest der Union haben. Deshalb kommt es bei der institutionellen Weiterentwicklung der Europäischen Union (EU), die schon bald im Rahmen der Konferenz zur Zukunft Europas in Angriff genommen werden soll, auf gemeinsame Lösungen statt ungesunder Konkurrenz zwischen den Mitgliedstaaten an.

Denn die zweite globale Krise des 21. Jahrhunderts ließ die Aktienwerte börsennotierter Unternehmen dramatisch sinken. Ein guter Nährboden für einen Übernahmeanstieg durch außereuropäische Konzerne. Die Begehrlichkeit erstreckt sich auf Schlüsseltechnologien. Zuletzt stand das Pharmaunternehmen CureVac wegen seiner fortgeschrittenen COVID-19-Forschung auf der US-amerikanischen Einkaufsliste. Auch hat sich die europäische Industrie, nicht zuletzt die Pharmaindustrie, durch Outsourcing in eine ungesunde Abhängigkeit von Drittstaaten gebracht. Durch die plötzlichen Grenzschießungen bzw. Quarantänebestimmungen kam es zu Lieferengpässen in allen Bereichen, von Nahrungsmitteln, über Ersatzteillieferungen zu Arzneimittelgrundstoffen und Gesundheitsausrüstung. Ein entsprechender Schutz vor feindlichen Übernahmen ist möglich. Dieser sollte komplementär mit einer Investitionsstrategie ergänzt werden, die F&E-Aktivitäten innerhalb der EU fördert und hält. Damit würde die Basis für europäisches strategisches Eigentum und ein solidarisches Krisenmanagement allen voran in der Gesundheitsvorsorge bereitet.

Um das zu ermöglichen, setzen sich die europäischen Gewerkschaften schon lange für eine Stärkung der europäischen Eigenmittel ein. Die Einnahmenseite steckt auf europäischer Ebene noch in den Kin-

derschuhen. Das im Zuge der Corona-Krise geschnürte Wiederaufbau-Paket der EU gibt der Debatte nun wieder Schwung: Mit neuen europäischen Haushaltsmitteln könnte vermieden werden, dass die Rückzahlung der durch die Europäische Kommission aufgenommenen Schulden bis 2058 Einschnitte in zukünftige EU-Haushalte bedeutet, so Finanzminister Olaf Scholz (SPD). Neben der Bekämpfung von Steuerschlupflöchern und -oasen kommen hier Ideen wie eine EU-weite Finanztransaktionssteuer oder eine Besteuerung der Plattformwirtschaft ins Spiel. Auch eine Ausweitung des EU-Emissionshandels, der ebenfalls europäische Einnahmen generiert, ist schon länger in der Diskussion.

Ein starker EU-Haushalt basierend auf europäischen Eigenmitteln kann die Klima- mit der sozialen Frage vereinen: So werden nicht nur indirekte Transfers zwischen den Mitgliedstaaten möglich, sondern auch Zukunftsinvestitionen, die die Ungleichheiten innerhalb der Mitgliedstaaten verringern. Damit kämen drei zentrale Anliegen der europäischen Gewerkschaftsbewegung zusammen: eine Stärkung der europäischen Gemeinschaft durch mehr Solidarität; ein ambitioniertes und solide finanziertes Programm zur Bekämpfung des Klimawandels; und die wirksame Bekämpfung von sozialen Ungleichheiten in den Mitgliedstaaten. So würde der Green Deal zu einem Social Deal – und zu einem Segen für Europa. □

Klimapolitik ist eine soziale Frage

- Aktive Industrie-, Struktur- und Beschäftigungspolitik nötig.
- Investitionsstau beenden (u.a. „Goldene Investitionsregel“).
- Weiterbildung und verlässliche Absicherung für Beschäftigte („Just transition“).
- Gerechte Steuerbeiträge (u.a. Bekämpfung von Steuerschlupflöchern).

Unser Standpunkt

Aktion



DISKUSSION

Veranstaltung zu Digitalisierung & Mobilität

Am Vormittag des 28. Oktober 2020 laden ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung und Arbeiterkammer Wien zu einer gemeinsamen Veranstaltung ins Bildungszentrum der AK Wien. Dabei werden Veränderungen der Mobilität in einer zunehmend digitalisierten Welt in den Kontext der Agenda 2030 – mit ihren 17 Zielen nachhaltiger Entwicklung – gestellt. Gerade im Mobilitätssektor ist die Digitalisierung mit Chancen und Herausforderungen auf dem Weg in eine sozial und ökologisch nachhaltige Gesellschaft verbunden. Nach drei Keynotes von Felix Süßmann-Faul („Der blinde Fleck der Digitalisierung“), Alexandra Millonig („Inklusive und klimaverträgliche Verkehrsplanung – geht das?“) und Astrid Schöggli („Digitalisierung und Arbeitswelt“) sowie Impulsen aus der Praxis diskutieren ausgewählte Expert*innen die Frage, welche Chancen die Digitalisierung für eine nachhaltige Mobilitätswende im Sinne der SDGs eröffnen kann. **FW**

BUCH & RADIODIPP

„Bauern, Land“

Uta Ruge, „Bauern, Land – Die Geschichte meines Dorfs im Weltzusammenhang“, Kunstmann Verlag. „Vielleicht spricht in Sachen Natur immer das Kind mit“, meint die Germanistin und Politologin Uta Ruge, die auf einem Bauernhof in Norddeutschland aufgewachsen ist. Wenn Städter heute Weideviehhaltung begrüßen und industrialisierte Landwirtschaft ablehnen, dann kommen da immer idealisierte Kindheitserinnerungen durch. Doch lässt sich ein landwirtschaftlicher Betrieb heute noch so führen wie früher? Wie wenig sie selbst mittlerweile von einem bäuerlichen Betrieb weiß, erkannte Uta Ruge bei der Recherche für ihr neues Buch mit dem Titel „Bauern, Land“. Es porträtiert das Dorf, in dem sie aufgewachsen ist, im Weltzusammenhang. Man kann im Kontext-Gespräch mit Wolfgang Ritschl auch auf Ö1 hineinhören: <https://oe1.orf.at/kontext/empfehlungen> **DA**

BERICHT

Ecological Threat Register

Anfang September wurde das Verzeichnis ökologischer Bedrohungen vom Institute for Economics & Peace (IEP) in London veröffentlicht. Im aktuellsten Bericht heißt es, dass mehr als eine Milliarde Menschen Gefahr laufen bis 2050 aufgrund von Umweltveränderungen, Konflikten und Bürgerunruhen vertrieben zu werden. Diese erste Ausgabe des Verzeichnisses ökologischer Bedrohungen umfasst Erhebungen aus 157 Ländern und Territorien. Es geht darum, jene Länder ins Rampenlicht zu rücken, die heute und in Zukunft am wenigsten für die Bewältigung ökologischer Extremereignisse gewappnet sind. Mehr dazu auf: visionofhumanity.org **EL**

AK KLIMADIALOGE

EEG und Dekarbonisierung

Nach der Sommerpause setzt die AK Wien ihre Veranstaltungsreihe digital fort. Am 17. September 2020 ging es um Erneuerbare Energiegemeinschaften (EEG). Als zentraler Baustein des Erneuerbaren Ausbaugesetzes (EAG) dienen sie der gemeinsamen Nutzung erneuerbarer Energien innerhalb lokaler Gemeinschaften. Durch Begünstigungen, wie reduzierte Ortsnetztarife, sollen Anreize zur Teilnahme geschaffen werden. Für die AK gehören Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit zusammen. Die Studie „Analyse von Ortstarifen für Energiegemeinschaften und ökonomische Auswirkungen auf nicht teilnehmende Haushalte“, die im Auftrag der AK von Joanneum Research (JR) durchgeführt und beim 12. Klimadialog präsentiert wurde, geht daher der verteilungspolitischen Dimension von Erneuerbaren Energiegemeinschaften nach. Der 13. AK Klimadialog beschäftigt sich am 4. November mit der Dekarbonisierung des österreichischen Produktionssektors und deren Auswirkungen auf die Beschäftigung. **FW**

Mit dem Zug von Wien nach Hanoi

Wer klimafreundlich reisen und bereits die Anreise zu einem abenteuerlichen Teil des Urlaubs machen will, kann bei Traivelling eine Zugverbindung in und außerhalb Europas buchen. Die Reisen können entweder selbst geplant oder in vorgefertigten Reisepaketen gebucht werden. www.traivelling.com **HB**



Hat der Staat die Mittel für die COVID-Krisenpolitik?

Pro

Markus Marterbauer

„ STERNSTUNDE FÜR SOZIALSTAAT, DOCH REGIERUNG VERSCHLÄFT KAMPF GEGEN MASSEARBEITSLOSIGKEIT.

Mit umfassenden staatlichen Wirtschaftshilfen werden in der COVID-19-Krise Unternehmen gerettet, Arbeitslosigkeit verhindert und in die Zukunft investiert. Die Maßnahmen in Österreich (bis zu 60 Mrd. €) und das European Recovery Program (750 Mrd. €) zeigen auch eine Wende der Wirtschaftspolitik zu mehr Interventionismus. Nicht zuletzt erlebt der österreichische Sozialstaat mit seinem funktionierenden Gesundheitssystem, der Arbeitslosenversicherung und den automatischen Stabilisatoren eine neue Sternstunde.

Großzügige Abgabenstundungen, Corona-Hilfsfonds, Härtefallfonds und branchenspezifische Maßnahmen stabilisieren Unternehmen und sichern die Basis für die wirtschaftliche Erholung. Das ist wichtig, doch allzu oft fließen die Gelder spät, unnötig bürokratisch und intransparent. Leider verschläft die Bundesregierung den Kampf gegen die Massenarbeitslosigkeit, eine Ausnahme bildet das erfolgreiche Sozialpartner-Modell der Kurzarbeit. Erst im Herbst, nach mehr als einem halben Jahr Massenarbeitslosigkeit sollen mehr Ausbildungsplätze und eine Arbeitsstiftung kommen. Zu spät, um Langzeitarbeitslosigkeit und Armut zu verhindern.

Österreich ist wirtschaftlich stark genug, um die Kosten der Krise zu stemmen, die Negativzinsen auf Staatsanleihen erleichtern die Finanzierung. Das Hauptproblem bleibt die Konzentration der Krisenlast auf Arbeitslose, kleine Selbständige sowie Kinder und Jugendliche mit bildungsfernem Hintergrund. Eine progressive Abgabe auf hohe Vermögen, Erbschaften und Einkommen kann den notwendigen Ausgleich der Lastenverteilung schaffen und die dringenden sozialen Investitionen ermöglichen. □

*Markus Marterbauer leitet die Wirtschaftswissenschaft in der Arbeiterkammer Wien.



Con

Christian Helmenstein

„ ES BRAUCHT AUSGABENDISZIPLIN STATT STEUERERHÖHUNGEN ODER TRANSFERKÜRZUNGEN.

Zur Eindämmung der aus der COVID-19-Pandemie resultierenden Schäden hat die österreichische Politik im Austausch mit Sozialpartnern und Interessenvertretungen vorbildlich rasch, großvolumig und flächendeckend reagiert. Im Gegensatz zur europäischen Ebene, deren anfänglicher Reaktion keines dieser Attribute gebührte. Niemand vermochte zu verhindern, dass außer dem freien Kapitalverkehr alle Grundfreiheiten des Binnenmarktes gestört wurden. Post-COVID steht Europa am Scheideweg: entweder mehr politische Integration mit einer Übertragung weiterer Souveränitätsrechte an Brüssel oder eine Rückentwicklung zu einer besseren Freihandelszone. Der Status quo ist nicht krisenfest.

Anders als bei der Finanzmarktkrise im Gefolge der Lehman-Insolvenz, die das Risiko einer Kernschmelze des Weltfinanzsystems heraufbeschwor, droht jetzt nicht der Verlust des jahrzehntelangen Aufbaus von Wohlstand und sozialer Sicherheit. Zentrale Herausforderung post-COVID ist die Verfestigung von Arbeitslosigkeit. Die Pandemie ist der Lackmestest, ob es gelingt, wirkmächtige und nach Bundesländern und Branchen differenzierende Bildungsinitiativen zu setzen, die das Paradoxon eines Nebeneinanders von Arbeitslosigkeit und Fachkräftemangel auflösen. Es geht um nicht weniger als die breite Teilhabe am zukünftigen Wohlstandszuwachs.

Zu deren Finanzierung sind in einem Hochsteuerland wie Österreich weder Steuererhöhungen noch Kürzungen bei Sozialtransfers, sondern verringerte Ausgabenzuwächse nötig. Ein Nulldefizit ab 2023 würde die COVID-19-bedingte Zunahme der Staatsverschuldung bis 2030 gänzlich ausgleichen. □

*Christian Helmenstein ist Chefökonom der Industriellenvereinigung.



Medien



BUCH

Ernst Hubeli: „Die neue Krise der Städte“

Ernst Hubeli, "Die neue Krise der Städte – Zur Wohnungsfrage im 21. Jahrhundert", Rotpunktverlag, Zürich.

Der Wohnungsmarkt ist aus den Fugen. In Städten wie München, Zürich oder Berlin ist die Wohnungssuche zum Glücksspiel geworden. Wien hat einiges besser, aber auch nicht alles richtig gemacht. Und in den USA hat der Traum vom Eigenheim auf Pump eine Schuldenkrise ausgelöst, die das globale Finanzsystem in den Kollaps geführt hat.

Der Schweizer Architekt und Stadtplaner Ernst Hubeli hat ein brisantes Buch zur Wohnungsfrage vorgelegt: „Die neue Krise der Städte“. Hubelis These: Schuld an den oft unbezahlbaren Mieten ist das neoliberale Paradigma, das Immobilien mehr und mehr zu Spekulationsobjekten degradiert hat. **DA**



BUCH

Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie

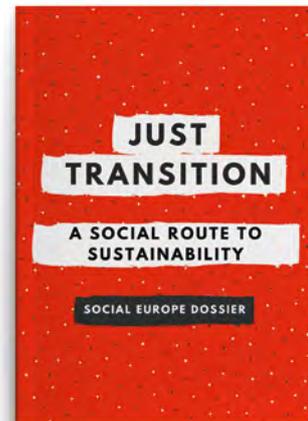
Ulrich Brand, Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie, VSA, Wien

In seinem neuen Buch fragt der Politikwissenschaftler Ulrich Brand (Universität Wien), wie ein erfülltes Leben global ermöglicht und das Verhältnis zwischen Gesellschaft und Natur zukunftsfähig gestaltet werden können. Mit Ausnahme der einleitenden Kapitel, die bereits auf die besonderen Umstände des Krisenjahres 2020 eingehen, sind in dem Buch Texte abgedruckt, die zuvor in anderen Zusammenhängen erschienen sind. Mit deren neuer Zusammenstellung möchte der Autor aus sozial-ökologischer und internationalistischer Perspektive einen Beitrag zur gemeinsamen Verständigung über die aktuelle gesellschaftliche Situation sowie für Möglichkeiten einer emanzipatorischen Veränderung leisten (siehe Einleitung). Das Buch ist in vier Abschnitte gegliedert. Diese beschäftigen sich – angesichts der multiplen Krise – mit Perspektiven möglicher Gegen-Hegemonie, linker Wachstumskritik, Demokratie und Bildung sowie den jüngeren Entwicklungen in Lateinamerika. **SI**

TIPP:

Güterverkehr klimafit

Das Heft widmet sich der Frage, wie wir den „Güterverkehr auf Klimakurs bringen“ können. Vor allem auf der Straße hat der Güterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Liberalisierung und fehlende europäische Regeln belasten nicht nur die Umwelt, sondern führen zu Lohn- und Sozialdumping und benachteiligen nachhaltigere Verkehrsträger wie die Eisenbahn. Chancen für den Bahnausbau, Innovationen und neue Konzepte für den Konsum werden beleuchtet. **VCÖ, Mobilität mit Zukunft 2020-03 SL**



DOSSIER

Just Transition - A Social Route to Sustainability

In Kooperation mit der Friedrich Ebert Stiftung und der Hans Böckler Stiftung hat das Medium Social Europe ein Dossier zu wichtigen Aspekten eines gerechten Übergangs in eine nachhaltige Zukunft veröffentlicht. Unter den Autor*innen des kleinen Sammelbands finden sich zahlreiche bedeutende Protagonist*innen einer „Just Transition“. Diese reichen von renommierten Wissenschaftler*innen wie Éloi Laurent (Sciences Po, Paris) und Maja Göpel (Generalsekretärin des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen WBGU, Berlin) über bedeutende Vertreter*innen der internationalen Gewerkschaftsbewegung wie Liina Carr, Ludovic Voet (beide EGB) und Samantha Smith (Leiterin des Just Transition Centre des IGB) bis zu Teresa Ribera (Spanische Ministerin für ökologischen Wandel und eine der vier Stellvertreter*innen des Ministerpräsidenten).

Online verfügbar unter:

https://www.socialeurope.eu/wp-content/uploads/2020/08/Just_Transition_dossier.pdf **FW**



Blog: www.careelite.de/blog/

Auf der Plattform careelite finden sich viele innovative Projekte, um das Leben auf der Erde gemeinsam nachhaltiger zu gestalten. Interessant vor allem das Ziel der Community: „Gemeinsam entwickeln wir Produkte ohne Plastik, vermitteln eine umweltbewusste Lebensweise und organisieren Aufräumaktionen gegen den Plastikmüll in der Umwelt.“ **EL**

Österreich hat sich zu ambitionierten Klimazielen verpflichtet. Die notwendige Reduktion von Treibhausgasemissionen wird auch den Produktionssektor verändern. In welchen Regionen könnten die Beschäftigten davon besonders betroffen sein? Dem geht eine aktuelle WIFO-Studie nach. **VON FLORIAN WUKOVITSCH**

Produktion in Österreich – „Landkarte der Dekarbonisierung“



Gabelberger, F., Kettner-Marx, C., Peneder, M., Streicher, G. (2020): Landkarte der Dekarbonisierung für den produzierenden Bereich in Österreich. WIFO-Studie im Auftrag der AK Wien.

Die Dekarbonisierung der Wirtschaft wird Gewinner und Verlierer hervorbringen. Vom Wegfall bestimmter Produkte oder dem Umbau von Produktionsprozessen sind Beschäftigte in manchen Sektoren und Regionen stärker betroffen als in anderen. Um die Datengrundlage für die Diskussion zu notwendigen Maßnahmen zur Unterstützung eines gerechten Übergangs in eine klimaschonendere Wirtschaft („Just transition“) zu verbessern, hat die AK Wien das

Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) damit beauftragt, eine „Landkarte der Dekarbonisierung“ für Österreich zu erstellen. Dabei werden unterschiedliche Aspekte emissionsintensiver Wirtschaftstätigkeiten bzw. Wertschöpfungsketten betrachtet.

Zunächst geht es um jene Unternehmen bzw. Anlagen aus der emissionsintensiven Industrie und dem Energiesektor, die vom EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) umfasst sind. EU-weit

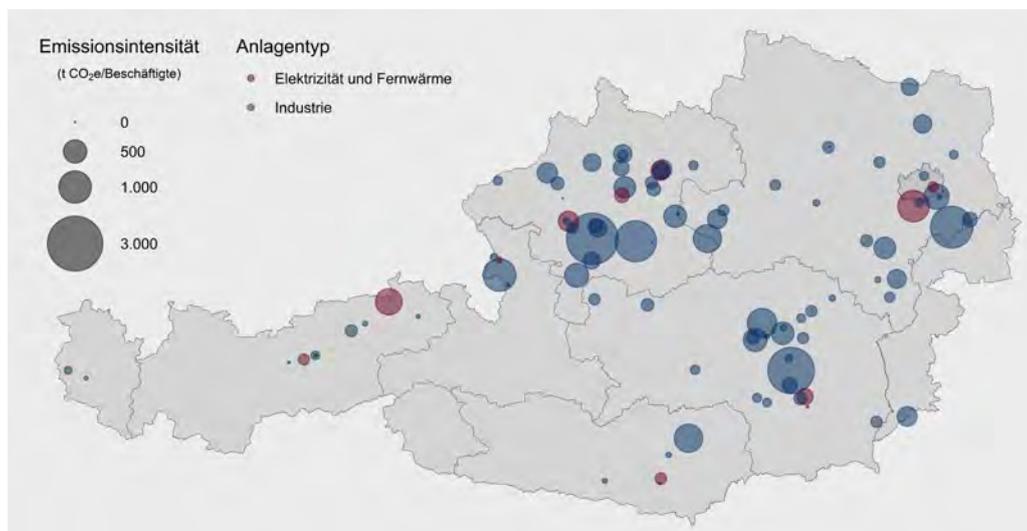
entfallen auf diese rund 45 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen, in Österreich sind es immerhin 40 Prozent. Für die betroffenen Anlagen werden nicht nur wesentliche Kennzahlen wie Beschäftigung und Umsatz erhoben. Sie werden so weit wie möglich auch räumlich verortet. Die größten Emittenten aus dem Energiesektor befinden sich demnach in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Steiermark. Wenig überraschend sind

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

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

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

RÄUMLICHE VERTEILUNG DER DIREKTEN EMISSIONSINTENSITÄT DER BESCHÄFTIGUNG IN ÖSTERREICH (EU-ETS-ANLAGEN)



QUELLE: WIFO 2020, S. 14.

„ DIE HÖCHSTEN EMISSIONEN JE BESCHÄFTIGTE WEISEN ZEMENTHERSTELLER, DIE EISEN- UND STAHLERZEUGER SOWIE DIE MINERALÖLRAFFINERIEN AUF.

jene aus der Industrie mit der voestalpine in Oberösterreich und der Steiermark sowie – mit der OMV – in Niederösterreich angesiedelt.

In einem weiteren Schritt werden Branchen bzw. Unternehmen identifiziert, die entweder auf emissionsintensiven Vorleistungen – gleichermaßen aus

dem In- und Ausland – beruhen oder selbst Vorleistungen für emissionsintensive Wertschöpfungsschritte erbringen. Dafür sind – sowohl in sektoraler als auch regionaler Hinsicht – relativ feine Input-Output-Modelle erforderlich. Standard-IO-Modelle betrachten jedoch primär die nationale Ebene. Für regional-

ökonomische Fragestellungen müssen sie stärker ausdifferenziert werden. Hier wird daher auf Bezirke abgestellt. Auch bei der sektoralen Dimension muss zumindest bei der vergleichsweise energie- und emissionsintensiven Sachgütererzeugung stärker ins Detail gegangen werden, als dies standardmäßig der Fall

ist. So wird ein Input-Output-Modell entwickelt, mit dem auch relativ spezifische, für die Aufgabenstellung aber höchst relevante Fragestellungen (bspw. zu indirekten Emissionen) bearbeitet werden können.

Der dritte Teil der Studie dient schließlich der Aufbereitung eines Anwendungsfalls für die zuvor entwickelten Datengrundlagen. Anhand der „Herstellung von Kraftfahrzeugen“ soll aufgezeigt werden, welche Auswirkungen Veränderungen der Nachfrage infolge der klimapolitischen Vorgaben im Verkehrsbereich auf einen ganzen Produktionszweig haben können. Nicht nur führt der angestrebte Übergang vom Verbrennungsmotor zum E-Antrieb zu strukturellen Veränderungen innerhalb der Branche. Die politisch gewünschte Verschiebung der personenbezogenen Mobilität vom motorisierten Individualverkehr zu anderen Mobilitätsformen (insb. ÖV, Radverkehr) soll die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen insgesamt eindämmen. Durch die Anwendung des spezifisch entwickelten Input-Output-Modells sollen vor diesem Hintergrund Risiken, aber auch Chancen für regionale Beschäftigungsstrukturen sichtbar werden. □

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 Gijlum, 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

Wirtschaft und Umwelt:
Sekretariat: 0043/1/50165-12404
E-Mail: wirtschaft.umwelt@akwien.at
www.ak-umwelt.at

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



AK | **100**
JAHRE
GERECHTIGKEIT

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.**

ARBEITERKAMMER.AT/100

#FÜRIMMER