

Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für
Umweltpolitik und
Nachhaltigkeit
www.ak-umwelt.at

Euro 1,80

Europäischer Grüner Deal

Warum es dem Grünen Deal an sozialer Ausgewogenheit mangelt, wieso öffentliche Investitionen mehr Bedeutung erhalten müssen und wieso es auch bei „Fit for 55“ um eine sozial gerechte Gestaltung geht.

Foto: PIREDD / Pixabay

Erzberg – E-Mobilität im Bergbau **SEITE 22**

Sonnenschutz – Hut, Brille und Biosonnencreme **SEITE 24**

Ökosteuer – soziale Abfederung ist nötig **SEITE 26**

Gesundheitsbelastung – fliegendes Personal schützen **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

Das Wumometer



HEITER BIS WOLKIG Chip-Mangel bremst Autoproduktion

Mehrere Autohersteller – darunter Audi, Ford, Nissan, Toyota, Volkswagen – mussten ihre Produktion drosseln, weil kleine, aber wichtige Bausteine für die Autos fehlen: Mikrochips.

In Folge der Corona-Krise kam es zu Engpässen in den globalen Lieferketten, die die Autofabriken besonders stark spüren. Das ist zwar nicht der Anfang einer nachhaltigen Mobilitätswende,

aber vielleicht regt es zum Nachdenken über nachhaltigere Wertschöpfungsketten an. **CS**



GEGENWIND Shell zu Klimaschutz verurteilt

Ein Gericht in den Niederlanden hat einer zivilrechtlichen Schadenersatzklage mehrerer Umwelt-NGOs stattgegeben und den multinationalen Ölkonzern Shell dazu verurteilt, seine

Emissionen und die seiner Kunden bis 2030 um 45 Prozent zu verringern. Auch wenn die Umwelt-NGOs jubeln, ist Klimaschutz durch Gerichte problematisch: Nachhaltige Lösungen

der Klimakrise werden nur im gesellschaftlichen Konsens gelingen. **CS**



BLITZ & DONNER Schwarzfahren wider Willen

Mobilpass-Besitzer*innen gelten von Amts wegen als arm. Sie können in Wien eine verbilligte Monatskarte kaufen. Monatskarten sind in Wien zwar an sich übertragbar, aber bei dieser er-

mäßigten Karte muss der Name eingetragen sein. Nur stand das nirgends. Die Wiener Linien hatten das nicht klar kommuniziert. Also tappten Fahrgäste immer wieder in die Falle

der „namenlosen“ Karte und mussten eine hohe Schwarzfahrer-Mehrgebühr bezahlen. Auf Drängen der AK wurde die Information nun endlich verbessert. **HH**



REGEN Zum Weinen

Mit 1. Juli 2021 wird die Normverbrauchsabgabe (NoVA) bei Autoneuzulassungen ökologisiert. Durch den Plug-in-Hybrid-Antrieb (Benzin-Motor und Akku zum Anstecken für eine elek-

trische Mindest-Reichweite von 40 km) gibt es einen dicken SUV aber weiterhin NoVA-frei, weil der offizielle Normverbrauch schlicht unrealistisch ist. Im realen Leben verbrauchen die

megaschweren Fahrzeuge mit bis zu 680 PS (!) aber bis zu 10 Liter auf 100 Kilometer. Ein „Ökologisierungsschub“ (©Werner Kogler) sieht wirklich anders aus! **FG**



BEWÖLKT Pseudo-Bienenschutz

Überall in Österreich haben sich seit 2020 „Bienenfreundliche Initiativen“ gegründet. Von der Bienenwies'n bis Blühendes Österreich, man schmückt sich gerne mit dem Prädikat

„umweltfreundlich“. Leider treibt das auch seltsame Blüten. Da werden Streifen angelegt die gerade mal 50 cm breit sind und sich direkt neben einer stark befahrenen Straße befinden. Bei

der Förderung solcher Maßnahmen ist anscheinend mehr die Verbesserung des Gemeindebudgets als das Wohl der Bienen im Blickfeld. **EL**

Inhalt

Europäischer Grüner Deal

Maßnahmen sollten einen sozial gerechten Wandel ermöglichen. Seite 10

Grüne Finanzierung

Öffentliche Investitionen sollen eine Schlüsselrolle spielen. Seite 14

Interview mit Sebastiano Sabato

Seite 17

Fit für das 55-Prozent-Ziel

Visionen für die Energie- und Klimawende allein reichen nicht. Seite 18

Erzberg mit E-Motoren

Dekarbonisierter Schwerlasttransport als Hoffnungsträger. Seite 22

Leben: Sonnen ohne Schaden

Ökologischer Sonnenschutz nutzt der Gesundheit. Seite 24

Politik: Ökosoziale Steuerreform

Ökobonus-Plus für sozial gerechte Lastenverteilung. Seite 26

AK Studie: Fliegen und Gesundheit

Belastung für fliegendes Personal reduzieren. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	09
Kommunikation	32
Pro und Kontra	34

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber

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

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

Redaktion Mag.ª Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),

Eva-Maria Leodolter (Redakteurin) agentur.leodolter@gmx.at

Sekretariat Krisztina Hubmann, Sabrina Pochop (DW 12404)

Konzeption Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at

Layout & Infografik Michael Haderer

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

ISSN 1028-4664

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



Drucked nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ 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 Abfall für das Recycling. EU Ecolabel | AT/28/001

Halbherzig

Der Grüne Deal muss für einen gerechten Wandel auf öffentliche Investitionen setzen.



Von Sylvia Leodolter

Der amerikanische New Deal in den 1930er Jahren war ein riesiges Programm öffentlicher Investitionen. Zumindest dem Namen nach steht er Pate für den aktuellen europäischen Grüne Deal. Doch dieser folgt nicht nur bei der Finanzierung der neoliberalen Logik. Dass die notwendige Energie- und Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaziele nur dann Erfolg haben kann, wenn sie sozial gerecht gestaltet wird, ist im Denken der europäischen Politik und Bürokratie noch nicht ausreichend verankert. Trotz eines grundsätzlichen Bekenntnisses für einen gerechten Übergang und eines gleichnamigen Fonds, verbieten die Fesseln der europäischen Budgetregeln und der Glaube an die heiligen Marktkräfte die nötigen tiefgreifenden Änderungen. Wesentlich für ein zukunftsfähiges Europa, das Klimaziele und den sozialen Zusammenhalt ernst nimmt, ist nämlich, dass die Menschen eine Perspektive haben, die ihnen Beschäftigung, soziale Sicherheit und ein gutes Leben ermöglicht – und das, ohne die Rechte und Lebensbedingungen der Menschen in anderen Staaten – auch und vor allem im globalen Süden – zu beeinträchtigen. Ein Grüner Deal, der niemanden zurücklässt, muss daher vor allem öffentliche Investitionen und eine Stärkung des Sozialstaats und des Öffentlichen Sektors ins Zentrum stellen und muss in allen Bereichen auf Verteilungsgerechtigkeit und gute Arbeit für alle Menschen achten.

Ohne sozial gerechte Verteilung von Kosten und Nutzen ist der Grüne Deal eine halbe Sache.

Sylvia Leodolter
Chefredakteurin und Leiterin
der Abteilung Umwelt und
Verkehr der AK Wien



Hohe Nitratwerte im Hausbrunnen

AK-Trinkwassertest Aus gesundheitlicher Sicht sollte Wasser mit zu hohen Nitratwerten nicht getrunken werden. Dabei sind besonders Klein- und Kleinstkinder gefährdet. In Oberösterreich sind rund 20 Prozent der Haushalte nicht an eine öffentliche Wasserversorgung angeschlossen. Die AK OÖ bietet daher seit 20 Jahren an, das Trinkwasser der Hausbrunnen gratis testen zu lassen. Heuer nutzten 863 Konsument*innen diese Möglichkeit. Wie jedes Jahr wurden in einem Teil der Proben die gesetzlichen Nitratwerte wieder überschritten.

Heuer lagen 53 Proben über dem zulässigen Höchstwert von 50 Milligramm pro Liter (mg/l), 15 davon lagen sogar über 100 mg/l. Ein negativer Nitrat-Spitzenwert wurde mit 230 mg/l in Eferding gemessen, in jener Gemeinde, in der jede vierte Probe den gesetzlichen Höchstwert überschritten hat. Aber auch in der Gemeinde Luftenberg im Bezirk Perg lag jede sechste abgegebene Probe über dem Grenzwert. Insgesamt ist dies aber eine Verbesserung im Vergleich zu den Vorjahren. Grundwasserschutzmaßnahmen, die die AK seit Jahren einforderte, zeigen ihre Wirkung. **SI**

Wasser aus Hausbrunnen im Test | Arbeiterkammer Oberösterreich: https://ooe.arbeiterkammer.at/service/testsundpreisvergleiche/tests/Wasser_aus_Hausbrunnen_im_Test.html

Kein EU-Vorgehen gegen Fahrverbote

Transit-Lkw EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen erteilt Wirtschaftsverbänden in Deutschland, Italien und Österreich eine Abfuhr. In einem offenen Schreiben lehnte sie im April 2021 ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich zu Lkw-Fahrverboten in Tirol ab. Solange Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) entlang von Autobahnen nicht eingehalten werden, darf auch der Schwerkverkehr eingeschränkt werden. Von der Leyen bremst damit auch die EU-Verkehrskommissarin Adina Valean aus, die die Fahrverbote öffentlich als nicht binnenmarkt-konform einstuft.

Hintergrund: Seit 2016 sind Lkw-Fahrverbote für Transit-Lkw auf der Brenner- und Inntalautobahn in Kraft. Seit 1. Jänner 2021 sind sogar Euro 6 Lkw vom Nachtfahrverbot betroffen, die die überwiegende Mehrheit aller Lkw auf Autobahnen ausmachen. **FG**



Zu den drängendsten Themen der Menschen in Europa zählen Chancengleichheit und Zugang zum Arbeitsmarkt, faire Arbeitsbedingungen sowie Zugang zu hochwertiger Gesundheitsversorgung.

**AK Präsidentin
Renate Anderl**

Für AK Präsidentin Renate Anderl ist die soziale Frage die Schicksalsfrage für Europa.



AK gegen Aufweichen strenger EU-Gentechnikregeln

Neue Gentechnik Die Europäische Kommission veröffentlichte am 29. April ihre Studie zu den neuen gentechnischen Verfahren. Sie kommt zu dem Schluss, dass die derzeit gültige EU-Gentechnikgesetzgebung nicht zukunftsfit ist. Deshalb wird nun ein Prozess für einen neuen Rechtsrahmen gestartet. Obwohl die Kommission betont, dass die Gesundheit für Mensch und Umwelt zu berücksichtigen ist, ist zu befürchten, dass damit die derzeitige Kennzeichnungspflicht für gentechnisch veränderter Produkte (GVO) wie auch Sicherheitsüberprüfungen für Produkte der neuen Gentechnik gelockert werden.



Kennzeichnung für alle GMO-Produkte.

Die AK kritisiert dieses Vorhaben und sieht die Wahlfreiheit für Konsument*innen in Gefahr. Es braucht auch künftig strenge Regeln, Sicherheitsüberprüfungen und eine klare Kennzeichnung für alle gentechnisch veränderten Produkte, auch bei neuen gentechnischen Verfahren. Denn zu diesen gibt es bislang nur wenig Studien über Risiken für Gesundheit und Umwelt. Mit 17 anderen Organisationen forderte die AK die Bundesregierung auf, auch bei der neuen Gentechnik für klare Kennzeichnung, Rückverfolgbarkeit und Vorsorgeprinzip einzutreten und dies auf EU-Ebene zu verfolgen. **SI**

Gemeinsamer Appell an die Regierung:
www.global2000.at/sites/global/files/2021-Aufruf-NGT.pdf



Foto: Heidi Klein

Welcher Pkw ist am klimafreundlichsten?

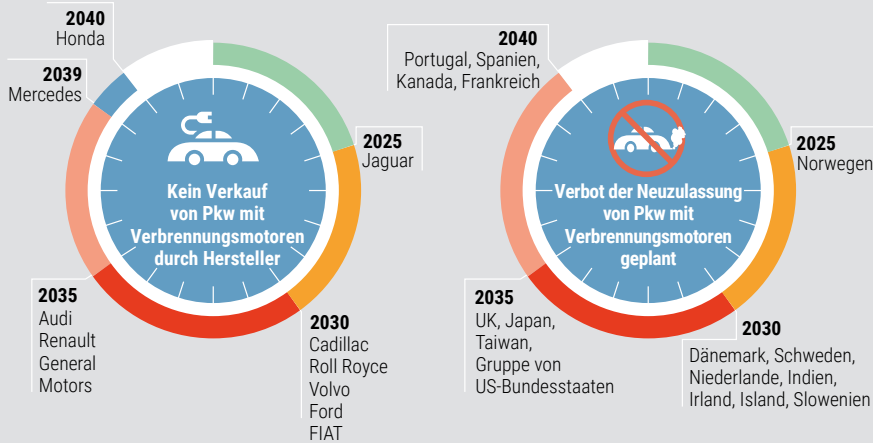
Ökobilanz Verbrenner, Wasserstoff-, Hybrid- oder Elektroauto – welches hat von der Produktion über den Betrieb bis hin zur Entsorgung gesamt gesehen die wenigsten CO₂-Emissionen? Das österreichische Umweltbundesamt hat das in allen Pkw-Segmenten untersucht. Fazit: „Stromer“ haben klar die Nase vorn, denn sie verbrauchen bis zu 79 Prozent weniger CO₂ als Verbrenner. Besonders klimafreundlich sind diese, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt, die Rohstoffe wiederverwendet werden können und das Fahrzeug wenig Gewicht hat. Auf den Plätzen folgen Wasserstoff und mit großem Abstand die fossilen Antriebe. Überraschend: Hybrid-Fahrzeuge schneiden nur geringfügig besser als Verbrenner ab, weil herstellungsbedingte Emissionen (Motor plus Akku oder kleiner Elektromotor) die Vorteile im Fahrbetrieb stark reduzieren. **FG**

EU-Parlament fordert strengere Vorgaben

Luftqualität Seit knapp zwei Jahrzehnten sind die EU-Luftgrenzwerte nicht geändert worden. Und selbst diese werden von zwanzig EU-Mitgliedstaaten bis heute nicht eingehalten, obwohl rund 400.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung sterben. Das Europäische Parlament hat sich im März 2021 im Hinblick auf den Grünen Deal für ein ehrgeiziges Gesamtpaket ausgesprochen. Bestehende Vorschriften müssen besser umgesetzt bzw. von der Kommission auch eingeklagt werden. Herzstück soll aber eine neue EU-Richtlinie für Luftqualität werden, in der die Grenzwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe an die Richtwerte der WHO angepasst werden. **FG**



Auslaufmodell Verbrenner



Hersteller und Staaten bereiten sich auf einen Ausstieg aus fossilen Antrieben vor – mit teils ehrgeizigen Plänen. (Stand Mai 2021)

Andere Antriebe als Verbrennungsmotoren für Pkw schienen vor wenigen Jahren noch undenkbar. Fahrverbote für Diesel-Pkw, Klimaschutz und gezielte Anreize für Elektromobilität haben das Bild verändert. Obwohl es kein Datum für ein generelles Zulassungsverbot der EU für „Verbrenner-Pkw“ gibt, haben sich Staaten und Hersteller schon jetzt freiwillig zu einem Aus bei der Neuzulassung verpflichtet. Vorreiter ist Norwegen mit einem Zulassungsverbot ab dem Jahr 2025. Die „zweite Welle“ bilden 2030 eher kleinere Staaten in (Nord-)Europa, bevor 2035 und 2040 größere Staaten in Europa, Nordamerika und Asien nachziehen wollen.

Bei den Autoherstellern setzen zuerst Premiumhersteller freiwillig dem Verbrenner ein Ende. Erst ab 2030 wollen Massenhersteller, wie zum Beispiel Ford und Fiat, ausschließlich Stromer verkaufen. Andere Hersteller verkünden (noch) kein Enddatum für den Benzin- und Diesel-Pkw, um ihre Kund*innen nicht zu verunsichern. De facto setzen aber alle konkrete Schritte für den Ausstieg: keine weiteren Forschungs- und Entwick-

lungs-Ausgaben für Verbrennungsmotoren und hohe Verkaufsziele für E-Autos. Eine Ausnahme sind japanische und koreanische Hersteller, die sich bedeckt halten.

Viel hängt bei der weiteren Entwicklung in Europa von der Besteuerung, rechtlichen Vorgaben und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur ab. Über das endgültige Schicksal des Verbrennungsmotors in neuen Pkw entscheidet aber China als größter Absatzmarkt. Hier wird weltweit ein Drittel aller neuen Pkw zugelassen. Das Reich der Mitte fördert zwar E-Mobilität, hat aber noch kein Enddatum für den Verbrenner genannt.



Ein Ende für Verbrennungsmotoren in Europa bei neuen Pkw ist absehbar. Offen bleiben der genaue Zeitpunkt und der Weg dahin.

Lebensmittelhandel für klare Regeln bei der neuen Gentechnik

Neue Gentechnik Führende europäische Lebensmittelhändler und der österreichische Handelsverband lehnen eine Deregulierung der neuen Gentechnik vehement ab. Vorsorgeprinzip, Rückverfolgbarkeit und Kennzeichnung müssen auch bei Produkten der neuen Gentechnik gewährleistet sein. Sie fordern in einer Resolution an die EU Kommission, die bewährte Regulierung aller gentechnisch veränderter Organismen (GVOs) auf dem europäischen Markt beizubehalten.



Produkte der Neuen Gentechnik müssen auf die gleiche Weise reguliert werden wie alte GVOs. Jedes andere Ergebnis der aktuell laufenden politischen und wissenschaftlichen Diskussionen würde ihr Geschäft sowie das Geschäft zahlreicher Landwirt*innen und Saatgut-, Futtermittel- bzw. Lebensmittelhersteller stark beeinträchtigen, auch im sehr erfolgreichen Bio-Sektor, heißt es dazu in der „Retailers‘ Resolution“. In der EU-Bioverordnung ist das Verbot für jeglichen Einsatz der Gentechnik explizit verankert – als wichtiges Verkaufsargument für Bio-Produkte. **SI**

**Tipp****GAP-Strategie am Prüfstand**

Damit die Agrarförderungen endlich sozialer und umweltfreundlicher werden, wurden viele Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet: GAP-Strategieplan verfehlt Ziele des Grünen Deal | GLOBAL 2000. www.global2000.at/publikationen/gap-analyse

AK-Position zur EU-Agrarpolitik

wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/WirtschaftspolitikStandpunkte/WP-Standpunkte_2021_40.pdf

Die milliarden-schweren Subventionen der Agrarpolitik an die Einhaltung von Arbeits- und Sozialrechten zu binden ist ein längst überfälliger Beitrag zur sozialen Nachhaltigkeit unserer Lebensmittel.

Fit für faire Landwirtschaft?

EU-Agrarförderung Die EU-Verhandlungen über die Ausrichtung der milliardenschweren EU-Agrarförderungen bis 2028 sind im Endspurt und auch in Österreich wird an der nationalen Ausgestaltung der Agrarförderungen intensiv gearbeitet. Die fehlende soziale Nachhaltigkeit bei Lebensmitteln ist seit den Berichten über miserable Unterkünfte und Hungerlöhne für Erntearbeiter*innen bekannt. Daher fordern Gewerkschaften und Arbeiterkammer diese Zahlungen an die Bauern und Bäuerinnen mit der Einhaltung geltender Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu verknüpfen und werden dabei vom EU-Parlament unterstützt.

Noch immer stellen sich die Agrarminister*innen quer, allen voran Landwirtschaftsministerin Köstinger. Umwelt-NGOs und Imkerverbände fordern zudem mehr umweltfreundliche Maßnahmen bei den Agrarförderungen ein. Die bisherigen Vorschläge für die Umsetzung der EU-Agrarförderungen bis 2028 müssten um vieles nachgebessert werden, kritisieren Umwelt-NGOs, AK und Gewerkschaften in einem gemeinsamen Bericht. **SI**

Kommentar

Grüner Deal als willkommene Ausrede für Sozialdumping?

Von Nermina Hajdarevic

Nach drei zähen Verhandlungsjahren wurde 2020 das Mobilitätspaket beschlossen. Der Straßengüterverkehr in Europa sollte dadurch „wettbewerbsfähiger und sozial fairer“ werden. Viel wurde dabei für die Lenker*innen nicht erreicht, aber sie dürfen jetzt spätestens nach vier Wochen an ihren Wohnort zurück. Auch die Lkw müssen alle acht Wochen zum Firmensitz, eine wirksame Maßnahme gegen Briefkastenfirmen. Ebenso wurde der innerstaatliche Weg zum oder vom Verladeterminal im Kombiverkehr so geregelt, dass die Mitgliedsstaaten dort die nationalen Löhne voll durchsetzen können. Weil für die Wettbewerbsfanatiker nicht sein kann, was nicht sein soll, ließ die Europäische Kommission zwei Gefälligkeitsstudien durchführen. Resultat: Die zwei letztgenannten Bestimmungen widersprechen dem Grünen Deal. Da haben wohl die Billigrächter den Stift geführt. Ginge es tatsächlich um Klimaschutz, wäre eine Gesamtbeurteilung des Lkw-Verkehrs notwendig, statt den Fahrer*innen die Heimreise zu ihren Familien zu verwehren. Die zentrale Frage ist, warum der Preisdruck immer weiter steigt und immer mehr östliche Frächter Europas Straßen beherrschen. Die Antwort ist bekannt: Ursache ist das massive West-Ost-Lohngefälle. Ohne gleiche Entlohnung am gleichen Ort für dieselbe Tätigkeit ist der Straßentransport einfach zu billig. Und das ist das eigentliche Klimaproblem.

Lohn- und Sozialdumping ist schuld an niedrigen Transportpreisen und schadet dadurch dem Klima am meisten.

Nermina Hajdarevic ist Juristin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK-Wien

Foto: priet



Vor 30 Jahren Globale Klimaänderung durch Flugzeugabgase: „Aufgrund der bisher gekannt gewordenen Entwicklungen lässt sich abschätzen, dass die Wirkung einer Verdopplung des Flugaufkommens durch technische Maßnahmen nicht kompensiert werden kann. Als Alternative bleiben politische Maßnahmen zur Drosselung des Flugaufkommens. Diese setzen jedoch ein grundlegendes Umdenken und eine Umstellung unserer weltweit verflochtenen Wirtschaft voraus. Als Maßnahmen in diese Richtung werden beispielsweise eine Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugbenzin und ein Verbot von Kurzstreckenflügen gefordert.“



Vor 15 Jahren „Die CO₂-Bilanzen der gängigen Biotreibstoffe [sehen] alles andere als rosig aus. Die AK Studie kommt zu dem Schluss, dass die Versorgungssicherheit dadurch kaum verbessert wird, dem Staat beachtliche Steuereinnahmen entgehen, es zu Mehrkosten für Autofahrer*innen kommt und die Preise für Agrarprodukte steigen werden. Biotreibstoffe zählen zu den teuersten und ineffizientesten Wegen Klimaschutz zu betreiben. Die Umwelt hätte mehr davon, wenn effizientere CO₂- Maßnahmen vorrangig behandelt würden [und] anstatt Biodiesel der Ausbau von Fernwärme oder Wärmedämmung gefördert wird.“

Kostspielige Mängel beim Klimaschutz

Rechnungshofbericht In einem kürzlich erschienenen Bericht hat der Rechnungshof (RH) die Klimapolitik in Österreich sehr kritisch bewertet. Österreich werde seine Klimaziele für 2030 deutlich verfehlen. Diese Lücke kann nur mit dem Ankauf von Emissionszertifikaten gedeckt werden. Deren Kosten beziffert der RH mit bis zu 9,214 Milliarden Euro. Dabei geht er noch von den derzeit geltenden Zielen Österreichs – einer Verringerung der nicht vom EU Emissionshandel erfassten Emissionen um 36 Prozent – aus. Das neue, strengere EU-Klimaziel für 2030 wird auch für Österreich deutlich weitergehende Reduktionen nötig machen.

In seiner Kritik ist der RH sachlich, aber klar. So schreiben die Prüfer etwa, in den Klimastrategien seien „mehrere Maßnahmen unpräzise formuliert und hinsichtlich ihrer Umsetzung und Finanzierung nicht näher ausgeführt.“ Die Koordination der Klimapolitik sei mangelhaft; die Funktion des Nationalen Klimaschutzkomitees unklar, Beschlüsse fehlten.

Der RH empfiehlt in Hinkunft unter anderem eine präzise Formulierung der Maßnahmen, genauere Angaben zum Umsetzungszeitraum, zur erwarteten Wirksamkeit und zur Finanzierung. Nötig seien auch eine gesamthafte Steuerungsverantwortung sowie die Priorisierung der Maßnahmen nach der erwarteten Reduktionswirkung und nach einer Kosten-Nutzen-Abschätzung. **CS**

Bericht als Download:
www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund_2021_16_Klimaschutz_in_Oesterreich.pdf



Wasserstoffbus in Graz.

Öffentliche Hand muss klimafitte Fahrzeuge beschaffen

EU-Klimavorgaben Gebietskörperschaften und öffentliche Unternehmen müssen künftig klimafreundliche Fahrzeuge beschaffen. Das sieht der Entwurf des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG) vor, der noch vor der Sommerpause im Nationalrat beschlossen werden soll und die Clean Vehicles-Richtlinie der EU umsetzt.

Demnach müssen in den Bezugszeiträumen 2021–2025 und 2025–2030 Mindestquoten bei der Beschaffung von neuen Pkw, Bussen und Lkw erreicht werden. Besonders anspruchsvoll ist dies bei Bussen im städtischen Nahverkehr. Daher sollen die Kosten der Umstellung auf Strom- oder Wasserstoff-Antriebe und die dafür nötige Infrastruktur über den EU-Wiederaufbaufonds gefördert werden. Die AK hat sich massiv dafür eingesetzt, dass die erhöhten Kosten nicht den Betrieb und Ausbau des Nahverkehrs gefährden. **FG**

Wer jetzt nicht investiert, kann nicht rechnen

Das Coronavirus hat vieles gestoppt – die Klimakrise allerdings nicht. AK-Präsidentin **Renate Anderl** sieht Österreich mit mehreren großen Herausforderungen konfrontiert:

Welche Bereiche sind aus Ihrer Sicht besonders dringlich, um Österreich aus der Krise heraus zu investieren?

In die Bekämpfung der Corona-Krise und in den Strukturwandel müssen wir jetzt investieren, Beschäftigung und Wertschöpfung anstoßen und den Klimawandel bekämpfen. Wir brauchen jetzt eine Therapie, die soziale und wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit für kommende Krisen erhöht und gleichzeitig einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet. Die Arbeiterkammer hat mit der „Offensive Arbeitsmarkt“ und der „Initiative Investieren“ konkrete Ideen auf den Tisch gelegt. Wir sehen großes Job-Potenzial in den Bereichen ökologischer Wandel, klimagerechte Gemeinden, Bildung und soziale Dienstleistungen für mehr Lebensqualität.

Ein Investitionspaket, das Beschäftigung und Wertschöpfung steigert und Österreich in Richtung Klimaneutralität bringt?

Ja das brauchen wir dringend: Investitionen in den Schienenverkehr und öffentlichen Nahverkehr, in gute Rad- und Fußweginfrastruktur, die thermische Sanierung von Gebäuden und den Austausch fossiler Heizungssysteme. Die öffentlichen Investitionszuschüsse müssen aufgestockt werden und einkommensschwache Haushalte weiter von den Ökostromförderkosten befreit werden. So werden erneuerbare Energiequellen nicht nur ausgebaut, sondern bleiben auch leistbar. All diese Maßnahmen gegen die Klimakrise sind gleichzeitig ein starker



AK-Präsidentin Renate Anderl setzt sich für die Mitarbeiter*innen im Gesundheitsbereich ein.

Wir messen die Klimapolitik der Regierung an ihrer sozialen Ausgewogenheit

Turbo für mehr Beschäftigung. Hier muss rasch und klug investiert werden – denn wer jetzt nicht investiert, kann nicht rechnen.

Die ökosoziale Steuerreform wird diskutiert – was ist die Position der Arbeiterkammer?

Wir messen die Klimapolitik der Regierung auch an ihrer sozialen Ausgewogenheit. Es ist nicht vertretbar, dass die Allgemeinheit zur Kasse gebeten wird, wenn die Politik keine Schritte zur Erreichung der Klimaziele setzt. Das trifft kleine und mittlere Einkommen am härtesten! Wir wollen eine sozial gerechte CO₂-Bepreisung – soziale Abfederung ist nötig, die Ungleichheit darf nicht weiter steigen. Die ökosoziale

Steuerreform kann nur funktionieren, wenn sie als gerecht wahrgenommen wird.

COVID-Epidemie und Wirtschaft – Zeit für einen Neustart?

Die Wirtschaft muss in den Dienst der Menschen gestellt werden. Das betrifft die Bekämpfung der Klimakrise genauso wie die Zügelung krisenanfälliger Finanzmärkte, die Schaffung globaler Steuergerechtigkeit und fairer Wettbewerbsbedingungen und nicht zuletzt die Sicherung der Arbeitnehmer*innenrechte. Sozialen und ökologischen Zielen muss jetzt Vorrang vor den Profitinteressen der Konzerne eingeräumt werden. Und wir brauchen ein klares Ja zu einem starken und aktiven Sozialstaat, der den Menschen auch in schwierigen Zeiten und Lebenslagen Schutz bietet. Gerade in Krisenzeiten nutzt dieser als automatischer Stabilisator der Nachfrage – und damit der gesamten Wirtschaft. □

Renate Anderl ist Präsidentin der Arbeiterkammer Wien und der Bundesarbeiterkammer.

Der europäische Grüne Deal – ausreichend ambitioniert?

Das Jahr 2019 sollte klimapolitisch einiges in Bewegung setzen. Nachdem bereits im Frühjahr der erste weltweite Klimastreik der Fridays for Future stattfand, präsentierte die neue EU Kommission zum Jahresanfang ihren europäischen Grünen Deal. VON FLORIAN WUKOVITSCH

Im Übereinkommen von Paris einigte sich die Weltgemeinschaft im Jahr 2015 darauf, die von Menschen verursachte, globale Erwärmung auf deutlich unter 2°C, ja möglichst auf 1,5°C zu begrenzen. Obwohl sich die USA bald darauf aus dieser Zusage wieder zurückzogen, kam die neue klimapolitische Dynamik nicht mehr zum Erliegen. Das galt umso mehr, nachdem der Weltklimarat (International Panel on Climate Change bzw. IPCC) in einem 2018 veröffentlichten Bericht bestätigte, dass das 1,5-Grad-Ziel nur zu erreichen ist, wenn die Treibhausgasemissionen weltweit bereits bis 2030 radikal reduziert werden, auf dem Weg dorthin aber durchaus Synergien mit anderen Zielen

nachhaltiger Entwicklung möglich sind. Während in Anlehnung an US-Präsident Roosevelts „New Deal“, dem Reformpaket zur Überwindung der Weltwirtschaftskrise in den 1930er Jahren, bereits im Kontext der großen Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2007 Forderungen nach einem Green New Deal lauter wurden, unterbreiteten nunmehr ua. unterschiedliche Netzwerke und Politiker*innen ihre Vorschläge. Viel Beachtung bekam eine Resolution der US-Abgeordneten Alexandria Ocasio-Cortez aus dem progressiven Lager der Demokraten, die sich für die Verabschiedung eines Green New Deal auf US-Bundesebene einsetzte. In Europa entwickelte ua. die paneuropäische Bewe-

gung DiEM 25 (Democracy in Europe Movement 2025) um den ehemaligen griechischen Finanzminister Yanis Varoufakis Ideen für einen Green New Deal für Europa.

Ein europäisches Jahrhundertprojekt

Die Europäische Kommission hatte sich ihrerseits schon vor der neuen Legislaturperiode unter dem Vorsitz von Ursula von der Leyen mit den strategischen Herausforderungen des Übergangs in eine klimaneutrale Wirtschaft bis 2050 auseinandergesetzt. In ihrer Mitteilung „Ein sauberer Planet für alle“ aus dem Jahr 2018 wurde anhand unterschiedlicher Szenarien untersucht, wie die Vision einer klimafreundlichen europäischen Wirtschafts- und Lebensweise zu erreichen ist. Mit dem Amtsantritt der neuen Kommission bekamen diese Überlegungen schließlich einen weiteren entscheidenden Impuls. Knapp zehn Jahre nach dem Beschluss der Europa-2020-Strategie, mit der die EU schon einmal auf ein intelligentes, integratives und nachhaltiges Wachstumsparadigma eingeschworen werden sollte, rückt die neue Strategie nunmehr Klimaschutz und die nachhaltige Nutzung von Ressourcen ins Zentrum der politischen Aufmerksamkeit. Diese neue strategische Orientierung half der designierten Kommissionspräsidentin vermutlich auch dabei, sich im Europäischen Parlament die notwendigen Mehrheiten zu sichern. Noch vor den Weihnachtsferien 2019 legte die Kommission ihre erste Mitteilung zum europäischen Grünen Deal vor, im Kern ein Fahrplan für die weitere Vorgehensweise. Die Verschärfung der EU-Klimaziele bis 2030 (als Verhandlungsspielraum wurde eine Erhöhung der Reduktionsvorgabe auf 50 bis 55 Prozent gegenüber 1990 im Vergleich mit den damals gültigen 40 Prozent definiert), die gerechte Gestaltung des Übergangs (Just Transition) und die internationale Vorreiterrolle wurden darin bereits als zentrale Elemente der Strategie festgelegt.



17,5 Mrd. Euro

im Zeitraum 2021–2027: Werden die Mittel für den Just Transition Fonds ausreichen?

Als „neue Wachstumsstrategie“ soll der europäische Grüne Deal die EU „zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft“ machen, in der 2050 (netto) keine Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung entkoppelt ist. Auch Umweltverschmutzung und Artensterben möchte man einbremsen. Angesichts der Mühen mit dem Brexit und der Herausforderung eines weiter aufkeimenden Nationalismus in vielen Mitgliedstaaten ging es der neuen Kommissionspräsidentin um nicht weniger als einen „europäischen Mann-auf-dem-Mond-Moment“, ein Projekt zur Einigung Europas. Zum Auftakt wurden damit starke Bilder entworfen. Für die Umsetzung des Grünen Deals bedarf es dennoch der zähen Aushandlungsprozesse der europäischen Politik. Die Vielzahl an Maßnahmen, die von der Kommission bereits in ihrer ersten Mitteilung vorgeschlagen wurden (siehe Kasten), müssen schlussendlich auch in Gesetzesvorschlägen konkretisiert werden. Abgesehen von zentralen Versprechen wie der Einrichtung eines „Fonds für einen gerechten Übergang“ und der Verabschiedung eines europäischen Klimagesetzes (siehe S. 18–21) liegt davon erst wenig auf dem Tisch. Fortschritte bei der Mobilisierung von Investitionsmitteln wurden nicht zuletzt vor dem Hintergrund der sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen, die die Corona-Pandemie mit sich gebracht hat, erzielt (siehe S. 14–16).

Ohne Gerechtigkeit kein Übergang

In einer umfassenden Stellungnahme unterzog die Arbeiterkammer im Frühjahr 2020 die Vorhaben des Grünen Deals einer ersten interessenpolitischen Bewertung und würdigte dabei auch deren Potenziale. Schon zuvor wurde in diversen Positionen hervorgehoben, dass sich zwischen beschäftigungs-, verteilungs- und klimapolitischen Zielsetzungen durch geeignete Strategien jedenfalls Synergien heben lassen. Auch der Wiederaufbau der europäischen Wirtschaft nach der Corona-Pandemie muss sich daran orientieren. So kann im Sinne der vorgeschlagenen Strategie ▷

Kurzgefasst

Zehn Jahre nach dem Beschluss der Europa-2020-Strategie rücken mit dem europäischen Grünen Deal Klimaschutz und die nachhaltige Nutzung von Ressourcen ins Zentrum der politischen Aufmerksamkeit. Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen wird sich in der nahen Zukunft zeigen. Offen ist nicht zuletzt, ob die Vorkehrungen für einen sozial gerechten Wandel ausreichen werden.



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

Foto: Erwin Schuh

Bereits in der Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2007 gab es Forderungen nach einem Green New Deal, seither wurden sie immer konkreter.

für eine Renovierungswelle eine Förderoffensive für thermische Sanierungen und die Umstellung auf klimafreundliche Heizsysteme dazu beitragen, die Konjunktur zu beleben, Emissionen zu senken – und bei einer adäquaten Ausgestaltung auch Energiearmut zu vermeiden. Ebenso muss die Dekarbonisierung des Verkehrs zur gerechteren Verteilung von Mobilitätschancen beitragen und die Arbeitsbedingungen im Mobilitätssektor verbessern. Und die Förderung und Verbreitung neuer Technologien – alternative Kraftstoffe, Energiespeicherung, CO₂-freie Stahlerzeugung – muss neben der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie auch die Interessen der Beschäftigten im Blick haben. Dafür wird es differenzierte Strategien brauchen, die nicht nur auf einzelnen politischen Instrumenten aufbauen können. Auch die wirtschaftlichen Beziehungen mit den EU-Handelspartnern sind betroffen: Um beispielsweise die Verlagerung emissionsintensiver Tätigkeiten in Drittstaaten (Carbon Leakage) zu verhindern, ist bereits ein CO₂-Grenzausgleichssystem in Diskussion.

Im Kern bleibt der notwendige Übergang in eine klimaneutrale und ressourcenschonende Wirtschaft aber eine soziale Herausforderung. Die aktuelle Gesundheitskrise hat einmal mehr gezeigt, welche Potenziale in einem gut ausgebauten Sozialstaat, einem starken öffentlichen Dienstleistungssektor und der umfassenden Einbindung der Sozialpartner stecken, um große Umbrüche ohne massive soziale und politische Verwerfungen zu bewältigen. Auch das strategische Projekt der EU, Europa

Im Kern bleibt der notwendige Übergang in eine klimaneutrale und ressourcenschonende Wirtschaft eine soziale Herausforderung.

Es besteht vielfach Skepsis, ob die Ansätze eines Green New Deal der Reichweite der ökologischen Herausforderungen gerecht werden können.

bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent umzubauen, wird durch den tiefgreifenden Wandel der europäischen Wirtschaft große soziale Herausforderungen mit sich bringen. Wird der Wandel nicht gerecht im Sinne der Arbeitnehmer*innen und Konsument*innen gestaltet, kann er nicht gelingen. Betroffene der Veränderungen werden nicht nur Arbeiter*innen im Kohlebergbau und in der emissionsintensiven Industrie sein. Fraglich ist daher nicht nur, ob der für den Zeitraum 2021–2027 mit 17,5 Mrd. Euro dotierte Just Transition Fonds ausreichen wird, um in den vom Strukturwandel besonders betroffenen Regionen und Sektoren Maßnahmen zur Sicherung guter und zukunftsfähiger Beschäftigung zu entwickeln. Offen ist auch, wie Beschäftigte in verbundenen Bereichen, aber auch die europäischen Bürger*innen insgesamt auf dem Weg in eine weitgehend kohlenstofffreie Wirtschaft unterstützt werden können. Dafür ist ein gut abgestimmtes Zusammenspiel von industrie-, regional-, arbeitsmarkt-, sozial- und bildungspolitischen Maßnahmen notwendig.

Die Grundfesten bleiben aber eine funktionierende öffentliche Daseinsvorsorge in zentralen Bereichen wie Verkehr, Bildung und Gesundheit sowie gut finanzierte soziale Sicherungssysteme. Das erfordert auch, dass Steuern nicht nur als Instrument zur Lenkung der Transformation (Stichwort CO₂-Steuer), sondern als zentrales Element einer gerechten Verteilung ihrer Kosten gesehen werden – ua. durch eine adäquate Besteuerung von Konzernen, Vermögenden und Digitalisierungsgewinnern.

Skepsis angesichts der Herausforderungen

Darüber hinaus besteht aber vielfach Skepsis, ob die unterschiedlichen Positionen, die aktuell unter dem Schlagwort Green New Deal verhandelt werden, der Reichweite der globalen sozialen und ökologischen Herausforderungen überhaupt gerecht werden können. So problematisiert die Umweltökonomin und Geographin Tone Smith in



Foto: Dominik Wunderlich / Praxiay

Die Erwartungen an den Grünen Deal sind groß.



50 bis 55 Prozent

Das war der definierte Verhandlungsspielraum für die Verschärfung der EU-Klimaziele bis 2030.



Wendejahr 2019

Im Frühjahr der erste weltweite Klimastreik, zum Jahresausklang der europäische Grüne Deal.

einem jüngst in der sozialwissenschaftlichen Zeitschrift PROKLA veröffentlichten Beitrag, dass auch die progressiven Ansätze an dem Willen festhalten, mit grüneren Wachstumspfaden die ökologische Krise zu bewältigen. Das ist nicht überraschend, bezieht sich der Begriff doch auf das Programm der US-Regierung zur Bekämpfung der Großen Depression in den 1930er Jahren. Inspiriert von den volkswirtschaftlichen Lehren von John Maynard Keynes sollte die nachfrageseitige Stimulierung der US-Wirtschaft Arbeitsplätze schaffen und durch Einkommen und Konsum den materiellen Wohlstand steigern. Um eine massive Wirtschaftskrise zu überwinden, waren diese Maßnahmen überaus zielführend. Offen ist aber, ob sie die ökologischen Krisen unserer Zeit tatsächlich entschärfen können. Damit steht die Frage im Raum, ob an einer grundlegenden Reorganisation der Wirtschaft – im Sinne von Postwachstum – längerfristig ein Weg vorbeiführen kann. Der Hoffnung, in einer wachsenden grünen Wirtschaft neue „grüne“ Arbeitsplätze zu schaffen und durch die politische Gestaltung des Wandels diesen auch möglichst gerecht zu bewältigen, setzt die kritische Forschung und Zivilgesellschaft Überlegungen zur Bedürfnisbefriedigung abseits einer wachstumsorientierten Ökonomie und der Allgegenwart von Lohnarbeit („Post-Work“) gegenüber.

Auch die globalen Beziehungen zwischen Nord und Süd werden dabei in den Blick genommen. So konstatiert die Politikwissenschaftlerin Simone Claar in der gleichen Ausgabe der PROKLA, dass die Auswirkungen, die eine klimaneutrale Wirtschaft in Europa beispielsweise in afrikanischen Staaten mit sich bringen, im Europäischen Grünen Deal viel zu wenig berücksichtigt werden. Das reicht vom Abbau von Kobalt in der Demokratischen Republik Kongo für die Batterieherstellung bis zur Schaffung neuer Umweltnormen für den Import von Lebensmitteln. Nur wenn diese Aspekte in die Betrachtungen für die anstehende große Transformation einfließen, wäre diese letztendlich gerecht und innerhalb der ökologischen Grenzen zu gestalten. □



Foto: Andreas Fuchs / pixelbay

Fahrplan für ein Jahrhundertprojekt

Der europäische Grüne Deal

Mit dem europäischen Grünen Deal hat die Europäische Kommission im Dezember 2019 eine umfassende Strategie präsentiert, deren Elemente nun konkretisiert werden müssen. Bereits im ersten Halbjahr 2020 wurden zentrale Projekte wie der Investitionsplan für den europäischen Grünen Deal und der Mechanismus für einen gerechten Übergang vorgelegt.

Dazu kamen ein Vorschlag für ein europäisches Klimagesetz zur Verwirklichung einer CO₂-neutralen EU bis 2050, die europäische Industriestrategie für eine zukunftsfähige Wirtschaft, ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft mit Schwerpunkt auf nachhaltiger Ressourcennutzung sowie die EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 zum Schutz der Natur und zur Regeneration der Ökosysteme und die Strategie für nachhaltigere Lebensmittelsysteme – „vom Hof auf den Tisch“.

Im zweiten Halbjahr 2020 folgten weitere Vorschläge wie die EU-Strategie zur Integration des Energiesystems und die EU-Wasserstoff-Strategie, die Mitteilung zum Klimazielpfad für 2030, die Strategie für eine Renovierungswelle, eine Methanstrategie und eine neue EU-Chemikalienstrategie, die Strategie für Erneuerbare Offshore-Energie sowie der Europäische Klimapakt und eine Verordnung für Batterien.

Im Jahr 2021 wurden bisher die Initiative Neues Europäisches Bauhaus, der Aktionsplan für den Bio-Sektor und der Null-Schadstoff-Aktionsplan vorgestellt. □

Allein der im Dezember 2019 präsentierte Fahrplan mit den wichtigsten Maßnahmen enthält 47 Elemente.

Die „Kohle“ für den Grünen Deal

Um die EU-Klimaziele zu erreichen, bedarf es massiver zusätzlicher Ausgaben – staatlich wie privat. Der öffentlichen Hand kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, die es nun vom EU-Regelwerk zu entfesseln gilt. VON GEORG FEIGL UND JANA SCHULTHEISS

Kurzgefasst

Die Erreichung der EU-Klimaziele erfordert massive zusätzliche Investitionen. Nach aktuellen Plänen der Kommission soll wohl ein Großteil vom privaten Sektor getragen werden. Dies würde jedoch soziale Probleme vergrößern. Aufgrund der niedrigen Zinsen ist eine öffentliche Finanzierung über Schulden grundsätzlich kein Problem – allerdings stehen dieser die EU-Budgetregeln im Weg.

Die EU-Kommission geht von zusätzlich jährlich etwa 260 Mrd. Euro aus, die zur Erreichung der Klimaziele notwendig sind. Etwa die Hälfte entfällt auf Investitionen im Gebäudesektor, gefolgt vom Dienstleistungs-, Energie- und Transportsektor. Das dürfte allerdings eher eine Untergrenze sein. So gehen die Ökonomen Jakob Kapeller, Rafael Wildauer und Stuart Leitch sogar von 855 Mrd. Euro jährlich aus. Diese Summe entspricht etwa 6 Prozent der für heuer prognostizierten EU-Wirtschaftsleistung – eine herausfordernde Größe angesichts der durchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Investitionsquote von 21,5 Prozent im letzten Vierteljahrhundert. Bereits im Jänner 2020 legte die EU-Kommission ihre groben Vorstellungen zur Finanzierung des Grünen Deals vor. Mit diesem Plan sollen in diesem Jahrzehnt zusätzlich 100 Mrd. Euro jährlich investiert werden.

Fragen, woher genau dieses Geld kommen und an wen es gehen soll, blieben ebenso unbeantwortet, wie die Frage, wie die weiteren 160 Mrd. Euro jährlich finanziert werden sollen. Mit dem zwischen-

- **Die Finanzierungspläne der Europäischen Kommission tragen dem sozialen Ausgleich kaum Rechnung. Hier sind die Mitgliedstaaten gefordert.**

zeitlich beschlossenen EU-Finanzrahmen bis 2027 wurde die Antwort nur ein wenig konkreter, dafür allerdings widersprüchlicher. Ein Viertel der Summe soll aus den Landwirtschafts- und Strukturfonds kommen, was einen Widerspruch zum Kriterium der „zusätzlichen“ Ausgaben darstellt. Tatsächlich neue Mittel gibt es vor allem aus dem europäischen „Recovery Plan“ zur Abfederung der Corona-Krise: Etwa 40 Prozent der bis zu 750 Mrd. Euro sind für „grüne“ Maßnahmen vorgesehen. Allerdings ist auch hier davon auszugehen, dass die Mitgliedstaaten diese Mittel nur zu einem kleineren Teil für

zusätzliche ökologische Investitionen verwenden werden. Relativ eindeutig ist lediglich die Mittelbindung des Just Transition Fund, der jedoch mit durchschnittlich 2,5 Mrd. Euro pro Jahr nur einen Bruchteil des Ziels abdeckt.

Private Finanzierung soll es richten

Wie viel Geld auch immer die EU letztlich direkt für den Grünen Deal zur Verfügung stellen wird, es ist klar, dass der Großteil der zusätzlichen Investitionen vom privaten Sektor getragen werden soll. Gefragt sind etwa Immobilien- und Transportwirtschaft, Stromversorger, Industrie (vor allem Stahl- und Zementproduktion) und Landwirtschaft.

Öffentliche Finanzierungsinstitutionen wie insbesondere die Europäische Investitionsbank sollen dabei helfen. Hinzu kommt die private Finanzindustrie, die das Thema unter dem Schlagwort „Green Finance“ auch politisch vorantreibt. Mit Erfolg, wie diesbezügliche Initiativen der EU-Kommission zeigen. Grundidee ist, einen neuen präferenzierten Kanal für Investor*innen zu schaffen. Nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes, sondern auch zwecks Vermarktung neuer „grüner“ Finanzprodukte und Imagepflege aller Beteiligten: große Fonds können ihre ökologische Verantwortung unterstreichen, finanzierte Unternehmen ihre Umweltverantwortung.



260 bis 855 Mrd. Euro

sind in der EU jährlich zusätzlich notwendig, um die Klimaziele zu erreichen



Foto: Anystartiv / Stockphoto.com

Öffentliche Finanzierung für den Grünen Deal ist die bessere und gerechtere Lösung.

tung betonen und die regulierenden Politiker*innen auf zusätzlich mobilisierte Milliarden für den Klimaschutz verweisen. Problematisch an Green Finance ist aber nicht ihre – etwa von Johannes Jäger im A&W-Blog konstatierte – „weitgehende Wirkungslosigkeit“, sondern wenn echtes „Green-Washing“ hinzukommt oder das Instrument mit öffentlichen Förderungen bzw. Steuererleichterungen für Investor*innen einhergeht.

Green Finance suggeriert, dass es derzeit einen Mangel an Eigen- und Fremdkapital für private Klimaschutzmaßnahmen gäbe. Das Problem ist aber weniger deren Verfügbarkeit, sondern dass sich die Investitionen unmittelbar rechnen müssen. Ohne mittelfristige Kosteneinsparungen, die die Investitionen finanzieren oder ohne kalkulierbare zahlungskräftige Nachfrage für klimaverträgliche Produkte, werden die notwendigen Investitionen nicht getätigt. Kapitalistische Verwertungslogik bestimmt somit die Reichweite privat finanzierter Transformation.

Ein Teil dieses Problems kann zwar durch öffentliche Regulierung – insbesondere durch eine Veränderung der relativen Preise gelöst werden. So können klimafreundliche Produkte durch Förderungen günstiger, klimaschädliche Produkte durch

handelbare Emissionsobergrenzen oder CO₂-Steuern teurer werden. Dabei wird jedoch ein zweites Problem tendenziell noch größer: die soziale Verträglichkeit. Auch geförderte Alternativen (etwa Wohnraum mit Niedrigstenergiestandard und Fernwärme) können noch zu teuer sein, sodass sich dann weniger zahlungskräftige Haushalte weder die eine noch die andere Variante leisten können. Private Lösungen befeuern damit die ungleiche materielle Verteilung, da vermögende private Investor*innen durch die Förderungen gleichzeitig profitieren.

Zentrales Problem von Green Finance ist, dass kapitalistische Verwertungslogik die Reichweite privat finanzierter Transformation bestimmt.

Öffentliche Hand zentral

Erfolgreiche soziale Klimapolitik muss deshalb nicht nur auf richtige Regulierung plus sozialen Ausgleich setzen, sondern auf für alle verfügbare nachhaltige Alternativen. Das erfordert entsprechende öffentliche Investitionen inklusive Grundlagenforschung, eine höhere standardsetzende öffentliche Nachfrage und die Abfederung von Härtefällen im Übergang, also etwa für arbeitslos gewordene Menschen in zu schrumpfenden Sektoren oder Mehrbelastungen armutsgefährdeter Haushalte. Die Finanzierungspläne der Europäischen Kommission tragen dem kaum Rech- ▷

nung. Vor allem die Mitgliedstaaten sind deshalb gefordert, die öffentliche Hand diesbezüglich zu stärken – und entsprechend zu finanzieren.

Denn insbesondere klimafreundliche öffentliche Infrastruktur kostet sehr viel Geld. Selbst die im EU-Vergleich bereits gut ausgebaute Schieneninfrastruktur im relativ kleinen Österreich benötigt jährlich alleine zweistellige Milliardenbeträge in diesem Jahrzehnt. Kostspielig ist auch die Umstellung auf E-Busse im öffentlichen Verkehr sowie auf E-Nutzfahrzeuge im öffentlichen Sektor. Richtig teuer

Hindernis für eine von der öffentlichen Hand geleitete sozial-ökologische Transformation: ihre Selbstfesselung durch die EU-Budgetregeln.

wird der klimaneutrale Gebäudesektor. Der Staat ist hier nicht nur bei Schulen, Ämtern und Co. gefordert, sondern auch punkto leistbarem klimaneutralem gemeinnützigem Wohnbau. Relevanten Investitionsbedarf gibt es zudem bei der Stromversorgung, die zumindest in Österreich mehrheitlich im öffentlichen Besitz steht und wo das auch in der EU gängige Modell der Finanzierung über die Stromrechnung an ihre sozialen Grenzen stößt.

Die öffentliche Hand sollte aber nicht nur investieren, sondern auch über das eigene Auftragsvolumen sowie eine langfristig planbare Regulierung grüne Investitionen im Privatsektor auslösen, die dann von selbst Finanzierung finden werden. Wenn etwa die EU-Mitgliedstaaten ihre Aufträge über 2.000 Mrd. Euro jährlich an hohe ökologische Standards knüpfen, sollte das Volumen attraktiv genug sein, dass die privaten Anbieter diese auch dann einhalten, wenn dies Investitionen in die eigene Produktion erfordert.



Georg Feigl ist Referent für öffentliche Haushalte und europäische Wirtschaftspolitik in der AK Wien sowie Mitbegründer vom europäischen TUREC-Netzwerks (Trade Union related Economists).

Foto: Lisi Specht/AK Wien



Jana Schultheiß ist Referentin für wohlfstandsorientierte Wirtschaftspolitik, öffentliche Haushalte und den Sozialstaat in der AK Wien sowie Redakteurin des A&W Blogs.

Foto: privat

Gerade in Zeiten extrem niedriger Zinsen und großer Liquiditätsreserven ist die Frage der Finanzierung nur selten eine der Verfügbarkeit von Krediten, sondern letztlichen eine der Kostenverteilung. Beispiel Bahnausbau: Soll dieser in Form höherer Ticketpreise von den unmittelbaren Nutzer*innen bezahlt werden – oder von den Steuerzahler*innen? Wenn von letzteren, von wem genau? Wie von den Ökonomen Jakob Kapeller und Rafael Wildauer vorgeschlagen, europaweit von jenen, die überschüssiges Vermögen besitzen? Oder von jenen, die weiterhin auf individuelle fossil befeuerte Fortbewegung setzen (müssen)? Aktuell sind diese Fragen jedoch ohnehin weniger dringlich, nachdem die Finanzierung via Schuldenaufnahme sinnvollerweise auf viele Jahre verteilt wird und die

Wer soll das bezahlen?

Zinskosten gleich null sind. Gleichzeitig schafft der Ausbau zusätzliche Aufträge für Firmen und zusätzliche Beschäftigung, die zusätzliche Staatseinnahmen ermöglichen, die die effektiven Gesamtkosten weiter reduzieren.



2.000 Mrd. Euro

umfassen die öffentlichen Aufträge der EU-Mitgliedstaaten jährlich. Diese gilt es an hohe ökologische Standards zu knüpfen.

Größtes Hindernis für die Finanzierung einer von der öffentlichen Hand geleiteten sozial-ökologischen Transformation ist ihre Selbstfesselung durch die Budgetregeln der EU sowie ferner innerhalb der Mitgliedstaaten selbst. Maßgebend ist vor allem der sogenannte Stabilitäts- und Wachstumspakt, der mittelfristig ausgeglichene Staatshaushalte vorsieht. Ausnahmen sind zwar für schwere Krisen wie die aktuelle Corona-Pandemie vorgesehen, nicht aber für die Finanzierung von Investitionen, selbst wenn sie langfristig nutzbar und sinnvoll sind. Zwar hat die amtierende EU-Kommission das ansatzweise bereits erkannt und hat parallel zum Grünen Deal einen Review-Prozess der Budgetregeln eingeleitet, doch gehen die darin zaghaft angedeuteten Reformideen nicht weit genug.

Unterm Strich ist damit klar: Wenn sich die öffentliche Hand nicht selbst aus ihren budgetpolitischen Fesseln befreit, wird die ökologische Transformation auf offene private Investor*innenhände angewiesen sein. Diese wollen jedoch in der Regel früher oder später wieder mehr zurückbekommen, als sie eingesetzt haben – die soziale Komponente ginge damit zwangsläufig verloren. Es ist daher an der Zeit, dass die EU-Kommission flankierend zum Grünen Deal eine – wie etwa in der AK-Stellungnahme zur „Economic Governance Review“ aus dem Vorjahr geforderte – umfassende Reform ihrer Budgetregeln samt breiterer wirtschaftspolitischer Steuerung in Angriff nimmt, um ihr Ziel eines „gerechten Übergangs“ erreichen zu können. □

16

Schlüsselfrage Gestaltung eines gerechten Wandels

Gemeinsam mit einem Kollegen vom European Social Observatory hat **Sebastiano Sabato** früh zur Frage publiziert, ob der europäische Grüne Deal (EGD) ein geeigneter Rahmen für einen sozial gerechten Übergang in eine nachhaltigere Zukunft ist.

Was ist Ihre vorläufige Schlussfolgerung, welche Potenziale der EGD für die Gestaltung eines sozial gerechten Wandels bietet? Im EGD wird anerkannt, dass die notwendige Transformation, um die europäischen Wirtschaften ökologisch nachhaltiger zu gestalten, große soziale Konsequenzen haben wird. Es gibt ein Commitment, die Risiken und Chancen des grünen Strukturwandels zwischen Regionen und sozialen Gruppen fair zu verteilen. Auf diskursiver Ebene stellt der EGD also einen geeigneten Rahmen dar, um einen gerechten Übergang zu fördern. Die Schlüsselfrage ist, wie dieses Prinzip von europäischen und nationalen Instanzen konkret umgesetzt wird.



Foto: Energy Aker / Pixabay

Der EGD wird als integraler Bestandteil der EU Strategie zur Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele (SDGs) betrachtet. Beobachten Sie bereits eine Stärkung von sozialen und Umweltzielen, nicht zuletzt im Bereich der wirtschaftspolitischen Steuerung? Im 2020er Zyklus der wirtschaftspolitischen Steuerung auf EU-Ebene gab es den Versuch, die Wechselwirkungen zwischen wirtschaftlichen, sozialen und Umweltzielen zu berücksichtigen und Synergien bzw. Trade-offs zu ermitteln. Dabei wurden der Begriff „wettbewerbsfähige Nachhaltigkeit“ entwickelt und die UN-Nachhaltigkeitsziele in den Prozess integriert. Das war ein erster Vorstoß, die Logik nachhaltiger Entwicklung in die sozio-ökonomische Governance der EU einzuführen, der in Zukunft verbessert werden muss.

Sozialer Konsens und breite Unterstützung sind nur zu erreichen, wenn die Bürger*innen und Beschäftigten den Wandel als gerecht empfinden.

Was könnten die Auswirkungen der aktuellen sozialen und wirtschaftlichen Krise in diesem Zusammenhang sein? Als Antwort auf die COVID-19-Krise bemüht sich die EU darum, die Umsetzung des EGD zu beschleunigen. Die Mitgliedstaaten müssen den größten Teil der Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität für Investitionen in den grünen und digitalen Wandel verwenden. Aktive Arbeitsmarktpolitik, Aus- und Weiterbildung sowie Umschulung sollen die Vermittelbarkeit der Beschäftigten verbessern. Diese Maßnahmen sind notwendig, reichen allein aber für einen gerechten Übergang nicht aus: Erforderlich sind auch gute Beschäftigung, angemessene Löhne und starke soziale Sicherungssysteme.

Denken Sie, dass die Macht von Gewerkschaften und NGOs durch die politischen Prioritäten, die der EGD setzt, schlussendlich gestärkt wird? Sozialer Konsens und breite Unterstützung sind grundlegend für den Erfolg des EGD. Sie sind nur zu erreichen, wenn die Bürger*innen und Beschäftigten den Wandel als gerecht empfinden. Dabei spielen Gewerkschaften und NGOs eine Schlüsselrolle, politische Entscheidungsträger*innen sollten sie im eigenen Interesse einbinden. Mit der Beteiligung von Gewerkschaften und NGOs am Sozialgipfel in Porto wurde ihre Bedeutung auch anerkannt. Dennoch werden Konflikte aufgrund unterschiedlicher Interessen den Wandel prägen. Im Kontext der COVID-19-Krise besteht die Gefahr, dass manche nationalen Regierungen den sozialen und zivilgesellschaftlichen Dialog umgehen. □



Sebastiano Sabato hat einen PhD in Politikwissenschaft und arbeitet als Senior Researcher am Forschungsinstitut European Social Observatory (OSE) in Brüssel. Foto: privat

EU-Klimaziele: Vom Bohren dicker Bretter

Im Juli dieses Jahres sind große Weichenstellungen bei der Klima- und Energiepolitik der EU zu erwarten. Dann will die Kommission die Vorschläge vorlegen, mit denen das neue, strenge Klimaziel der EU bis 2030 umgesetzt wird. VON CHRISTOPH STREISSLER

Kurzgefasst

Klimaneutralität in der EU bis 2050 und Verringerung des Ausstoßes an Treibhausgasen um 55 Prozent bis 2030 – so lauten die neuen Klimaziele der Union. Um sie umzusetzen, plant die Kommission die Weiterentwicklung einiger Rechtsakte, aber auch einige grundlegende Änderungen. Vor allem im EU-Emissionshandel sind weitreichende Änderungen zu erwarten.

Raumwärme und Mobilität sind Grundbedürfnisse. Für Emissionsreduktionen in diesen Bereichen sind Marktinstrumente ungeeignet.

Die EU-Mitgliedstaaten einigten sich Ende letzten Jahres darauf, dass die EU ihren Ausstoß an Treibhausgasen (THG) bis 2030, verglichen mit den Emissionen im Jahr 1990, um 55 Prozent verringern sollte. Dieses neue Ziel ist eine logische Folge der Klimaneutralität, welche die EU 2050 erreichen will. Klimaneutralität bis 2050 ist einer der Grundpfeiler des europäischen Grünen Deals. Sie bedeutet, dass jegliche noch verbleibenden Emissionen an Treibhausgasen durch Maßnahmen aufgewogen werden, die der Atmosphäre Kohlendioxid (CO₂) entziehen, so dass netto kein Beitrag zur globalen Erwärmung geleistet wird.

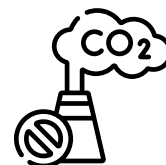
Einige Schrauben anzuziehen

Welche Voraussetzungen müssen für dieses Ziel einer 55-Prozent-Reduktion erfüllt sein? Mit ihrem Sinn für medienwirksame Titel stellte die Kommission das Paket der notwendigen Rechtsakte daher unter das Motto „Fit for 55“, zu Deutsch etwas weniger knackig „Fit für das 55-Prozent-Ziel“. Konkret geht es dabei um zwölf Vorhaben: (1) Die Überarbeitung des EU Emissionshandels (EU ETS) hängt dabei eng zusammen mit dem geplanten (2) Grenzausgleichsmechanismus, der den Kostennachteil durch CO₂-Kosten bei Produktion in der EU ausgleichen soll, sowie mit der (3) Überarbeitung der Energiesteuer-Richtlinie, die ebenfalls ein Preisinstrument zur Verringerung der THG-Emissionen darstellt.

Die Verantwortung für die Reduktion der Emissionen, die nicht im EU ETS erfasst sind (im Jargon oft als „Non-ETS-Emissionen“ bezeichnet), liegt primär bei den Mitgliedstaaten. Die (4) Überarbeitung der sogenannten Lastenteilungsverordnung

wird nötig, weil das strengere Ziel auch eine neue Aufteilung der Beiträge der einzelnen Mitgliedstaaten in diesem Bereich erfordert. Hier sind besonders weitgehende Änderungen zu erwarten, da die Kommission anscheinend plant, die Lastenteilungsverordnung gänzlich aufzuheben und die Verantwortung für die Reduktion im Non-ETS-Sektor auf die gemeinschaftliche Ebene zu verlagern. Dazu beabsichtigt sie auch die (5) Änderung der Verordnung über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (mit der englischen Abkürzung als LULUCF-Verordnung bezeichnet).

Ebenso sind in materiellen Rechtsakten Änderungen notwendig: So plant die Kommission eine (6) Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, eine (7) Änderung der Energieeffizienz-Richtlinie, eine (8) Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und eine (9) Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden. Als Schritt bei der Umsetzung der EU-Methanstrategie, die im Oktober 2020 beschlossen wurde, soll ein (10) Rechtsakt zur Verringerung der Emissionen von



55 Prozent

Die EU will ihren Ausstoß an Treibhausgasen bis 2030, verglichen dem Jahr 1990, um 55 Prozent verringern.



Foto: David Mark / panabay

Ein warmes Zuhause ist ein menschliches Grundbedürfnis und keine (Emissions-)Handelsware.

Methan im Energiesektor erlassen werden. Die weitergehenden Klimaziele machen auch die (11) Überarbeitung der Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und für neue leichte Nutzfahrzeuge notwendig. Schließlich sind für das Inverkehrbringen von Gas auf Basis erneuerbarer Energieträger eine (12) Änderung der Regulierung des Marktzugangs für Gas notwendig. Im folgenden wird vor allem auf Emissionshandel und Lastenteilungsverordnung eingegangen, denn mit ihnen ist ein weitreichender Umbau der Architektur der Klima- und Energiepolitik in der EU verbunden.

Überarbeitung des Emissionshandelssystems

Derzeit sinkt die Gesamtmenge der Emissionen der Anlagen im EU ETS (der Deckel oder englisch „cap“) jedes Jahr um etwa 43 Millionen Tonnen (Mt). Dieser Wert ergibt sich aus dem derzeitigen Ziel, dass die großen Industrieanlagen und die kalorischen Stromerzeugungsanlagen ihre Emissionen von 2005 bis 2030 um 43 Prozent reduzieren sollen. Unter dem strengeren Klimaziel bis 2030 wird auch der EU ETS-Sektor die Emissionen mehr als bisher vorgesehen verringern müssen.

Der Preis für Emissionszertifikate stieg in den letzten vier Jahren stark an. Während er in der ersten Jahreshälfte 2017 bei etwa 5 Euro lag, übersprang

er im Mai 2021 erstmals die Marke von 50 Euro. Diese Verzehnfachung spiegelt eine zunehmende Knappheit der Zertifikate wider, die zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass Zertifikate aus dem Markt genommen wurden (sog. Marktstabilitätsreserve). In einigen Sektoren – etwa Eisen- und Stahlherzeugung oder Zementherstellung – sind diese Kosten mittlerweile deutlich spürbar. Einerseits ist dies der Sinn der Übung – nicht umsonst wird eben davon gesprochen, dass die Verursacher die Kosten ihres Handelns tragen sollen. Andererseits steigt dadurch der Anreiz, dass Produktionsunternehmen aus der EU abwandern, weil sie in den meisten Drittstaaten (Staaten außerhalb der EU) weniger oder keine CO₂-Kosten zu tragen haben. Um diesen Druck zu mindern, wurde Produktionsunternehmen bisher ein großer Teil der Zertifikate gratis zugeteilt, was im Jahr 2020 einer Subvention im Höhe von etwa 13,6 Milliarden Euro gleichkam.

Schon seit langem gab es die Kritik, dass die Gratzuteilung weder treffsicher noch wirksam sei. Nunmehr hat die Kommission einen alternativen Weg zum Schutz der europäischen Industrie vorgeschlagen: Das System des Grenzaus- ▷



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

Foto: Erwin Schuh

Der Preis der ETS-Zertifikate hat nun mit etwa 50 Euro ein Niveau erreicht, bei dem er ein spürbares Signal zur Emissionsreduktion darstellt.



Vorzeitig an die Öffentlichkeit gespielt

Der kommende CO₂-Grenzausgleich

Immer häufiger werden Entwürfe von Gesetzen vorzeitig der Öffentlichkeit zugespielt. So auch der Entwurf des „Carbon Border Adjustment Mechanism“ (CBAM), den die Kommission im Juli veröffentlichen will. Hier einige Eckpunkte des Entwurfs.

Der CBAM soll in einer Übergangsphase von 2023 bis 2026 für Stahl, Aluminium, Düngemittel und Zement sowie für Elektrizität eingeführt werden. Wie zu erwarten, werden also nicht sofort alle ETS-Sektoren einbezogen.

Er soll nicht für weiterverarbeitete Produkte, sondern nur für weitgehend unverarbeitete Waren gelten. Importeure müssen Zertifikate in dem Umfang abliefern, der bei Produktion in der EU erforderlich wäre. Falls schon bei der Herstellung im Herkunftsstaat ein CO₂-Preis zu zahlen war, dürfen diese Kosten abgezogen werden. Noch ist nicht klar, ob diese Zertifikate aus einem separaten Pool stammen sollen. Berücksichtigt werden nicht nur die direkten Emissionen, sondern auch die indirekten,

also die, die in Folge des Stromverbrauchs entstehen. Dies ist insbesondere für Aluminium relevant.

Trotz Einführung des CBAM soll die Gratiszuteilung zumindest vorerst bestehen bleiben. Dies ist kritisch zu sehen, weil damit neben dem Schutz vor Carbon Leakage durch den Grenzausgleich eine Subventionierung der Industrie beibehalten wird, die keinem umweltpolitischen Ziel dient. Darüber hinaus wird dadurch die WTO-Kompatibilität des CBAM in Frage gestellt. □

Der CBAM wird bis zu 14 Milliarden Euro pro Jahr einbringen, Geld, das für Klimaschutzmaßnahmen der EU verwendet werden soll.

Durch die Umsetzung der Klima- und Energiepolitik der EU darf nicht eine Zwei-Klassen-Energie-Gesellschaft entstehen.

gleichszolls. Die Idee ist einfach: Importeure von Waren aus Drittstaaten müssen die gleiche Menge an Zertifikaten abliefern, wie bei der Herstellung in der EU für diese Waren fällig geworden wären. Dadurch wird der Kostenvorteil der Herstellung in Drittstaaten genau ausgeglichen. Die Umsetzung dieser an sich guten Idee ist aber schwierig. Vor allem die Vereinbarkeit mit den WTO-Regeln bereitet Kopfzerbrechen. Auf Seite 20 werden die Eckpunkte eines kürzlich bekannt gewordenen, diesbezüglichen Entwurfs der Kommission vorgestellt.

Erfolg des Emissionshandels

Das Wort „Emissionshandel“ verstellt den Blick auf das grundlegende Element des ETS: die Deckelung der Emissionsmenge und die immer weitere Absenkung dieser Gesamtmenge. Da dieses System sich – nach langen Jahren der Kinderkrankheiten – als recht erfolgreich erwiesen hat, spielt die Kommission lautstark mit dem Gedanken, auch für die Emissionen aus dem Verkehr und aus dem Kleinverbrauch fossiler Brennstoffe – in erster Linie aus der Raumwärme – ein solches System des Emissionshandels zu schaffen. Nach dieser Idee müssten die Händler von Brenn- und Treibstoffen für die von ihnen verkaufte Menge an fossilen Brennstoffen Zertifikate abgeben, deren Gesamtzahl begrenzt ist.

Die Arbeiterkammer hat sich gegen ein derartiges System der Rationierung bei Raumwärme und beim Personenverkehr ausgesprochen, weil die betroffenen Verwendungen der Energie im wesentlichen den Charakter von Grundbedürfnissen haben. Das gilt uneingeschränkt bei der Raumwärme. Aber auch bei der Mobilität gibt es viele Menschen, die vor allem für den Beruf auf ein Auto angewiesen sind, ohne dass sie die Möglichkeit haben, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies gilt vor allem für Menschen außerhalb der Ballungszentren, die auf das Pendeln angewiesen sind. Ohne eine klare Darlegung, wie in diesen Fällen die negativen Folgen für Haushalte mit geringen Einkommen abgefangen werden, kann einer solchen Maßnahme nicht zugestimmt werden.

Vision der Kommission

Die Schaffung eines Cap-and-Trade-Systems für Brenn- und Heizstoffe ist nur ein Schritt in einem weitergehenden Plan der Kommission. Daneben sollen auch die Emissionen der Landwirtschaft im Rahmen der EU-Verordnung über Landnutzungsänderungen geregelt werden. Damit bliebe kein wesentlicher Bereich mehr übrig, in dem die Mitgliedstaaten die primäre Verantwortung zur Emissionsreduktion tragen; alle Instrumente wären auf die EU-Ebene gewandert, und – so das Ziel – die Lastenteilungsverordnung könnte aufgehoben werden.

Angesichts des Erfolgs des EU ETS ist die Verführung groß, auch in anderen Sektoren auf die Preisbildung von Emissionen zu setzen. Damit können aber schwere gesellschaftliche Verwerfungen einhergehen. Um das zu vermeiden, müssen alle politischen Instrumente zum Einsatz kommen und einander sinnvoll ergänzen: Investitionen, Ge- und Verbote, Ökosteuern und andere steuerliche Instrumente sowie „weiche“ Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung. Es ist dabei darauf zu achten, dass die Maßnahmen auf den Ebenen (EU, Mitgliedstaaten, lokale Ebene) getroffen werden, wo sie am wirksamsten sind. Ein Beispiel dafür ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, bei der jeder der genannten Ebenen Bedeutung zukommt. Ein anderes ist die Besteuerung von Energieprodukten, bei der auf europäischer Ebene ambitionierte Mindeststandards eingeführt werden müssen, um einen Steuerwettbewerb nach unten zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Gerechtigkeit spielt für die Akzeptanz all dieser Maßnahmen eine herausragende Rolle. Es darf durch die Klima- und Energiepolitik nicht zur Herausbildung einer Zwei-Klassen-Energie-Gesellschaft kommen. Die Berücksichtigung sozialer und verteilungspolitischer Auswirkungen der Maßnahmen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der klima- und energiepolitischen Ziele. Denn nur so kann auch die nötige, breite gesellschaftliche Akzeptanz hergestellt werden. □

30 Prozent

Investitionen von 372 Mrd. € sollen durch das neue Invest-EU-Programm ausgelöst werden, zumindest 30 Prozent davon für klimarelevante Projekte.

Die Forderungen der AK

Verbesserungen für Arbeitnehmer*innen

Der Grüne Deal enthält viele Anknüpfungspunkte, die im Interesse der Arbeitnehmer*innen gestaltet werden müssen.

Investitionsplan für ein zukunftsfähiges Europa:

Für die gebotene massive Ausweitung der öffentlichen Investitionen der Mitgliedstaaten braucht es auch eine goldene Investitionsregel und ein Ende von Steuerbetrug, Steuerhinterziehung und aggressiver Steuerplanung.

Verordnung zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang:

Bei der Umsetzung ist sicherzustellen, dass Beschäftigte in ihren individuellen Problemlagen bestmöglich beim Übergang auf einen neuen Arbeitsplatz unterstützt werden.

Versorgung mit sauberer, erschwinglicher und sicherer Energie:

Die wichtigsten Stellschrauben sind der Ausbau erneuerbarer Energien die Steigerung der Energieeffizienz. Darüber hinaus muss Energiearmut wirksam bekämpft werden.

Mobilisierung der Industrie für eine saubere und kreislauforientierte Wirtschaft:

Aufgrund der zentralen Rolle von Information in der Konsumpolitik sollten Hersteller verpflichtend die voraussichtliche Lebensdauer von Produkten angeben. Von der Förderung bahnbrechender Technologien mit öffentlichen Geldern

muss auch die Allgemeinheit profitieren.

Energie- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren:

Die AK unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagene Renovierungswelle für öffentliche und private Gebäude. Es muss aber sichergestellt sein, dass die Leistbarkeit des Wohnraums nicht gefährdet wird.

Raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität:

Die ambitionierten Zielformulierungen im Bereich Mobilität werden von der AK prinzipiell unterstützt. Die Dekarbonisierung des Verkehrs muss jedoch sozial gerecht gestaltet werden. Sie darf keinesfalls erneut zulasten der Beschäftigten erfolgen.

Die EU als globaler Vorreiter in der Handelspolitik:

Die AK unterstützt den Vorschlag, die Einhaltung des Klimaschutzabkommens von Paris zu einem wesentlichen Bestandteil künftiger Handelsabkommen zu machen und die Nachhaltigkeitsverpflichtungen zu stärken. Um Industriearbeitsplätze gegen Carbon Leakage abzusichern, unterstützt die AK Überlegungen zur Einführung eines CO₂-Grenzausgleich. □



Kurzgefasst

Am Erzberg in der Obersteiermark wird seit über 1.000 Jahren Eisenerz gewonnen. Nach langen krisengeschüttelten Jahren, haben die Mitarbeiter*innen jetzt ein Comeback geschafft. Mit dem dekarbonisierten Transport von megaschweren Lasten im Tagebau will die Erzberg GmbH künftig wirtschaftlicher und umweltfreundlicher produzieren.

Elektrifizierte Schwerathleten

Sauberer Strom für den Transport von ganz schweren Lasten. Im traditionellen Tagebau am steirischen Erzberg werden künftig Riesen-LKW über Stromleitungen angetrieben. Die Mitarbeiter*innen und die Umwelt profitieren durch diese bahnbrechende Innovation. VON FRANZ GREIL

Das herkömmliche Bild von der Obersteiermark ist immer noch stark geprägt von alten Industrien und schmerzvollen Anpassungsprozessen in einer strukturschwachen Region. Ganz besonders trifft dies auf die Gemeinde Eisenerz zu, die einen mas-

„Beim Projekt zur Elektrifizierung unserer Schwer-Lkw mittels Oberleitung handelt es sich um ein technologisch weltweit einzigartiges und innovatives Konzept.“ Christian Tremel, Geschäftsführer, VA Erzberg GmbH

siven Rückgang ihrer Bevölkerung in den letzten beiden Jahrzehnten verzeichnen musste. Ursächlich hängt das mit dem Bergbau zusammen. Auf der größten Sideritlagerstätte der Welt arbeiteten zur „besten Zeit“ (1963) 4.500 Menschen, heute zählt sie hingegen nur mehr 230 Beschäftigte. Um die Jahrtausendwende wurde sogar eine Betriebschließung überlegt. Engagierte Mitarbeiter*innen und innovative Konzepte konnten dies jedoch aufhalten. Auf einschlägigen Veranstaltungen wird heute die VA Erzberg GmbH

sogar als Beispiel für eine gelungene Dekarbonisierung präsentiert und prämiert. Doch der Reih nach.

Bergauf nur mehr mit Strom

Am Erzberg müssen jährlich 12 Millionen Tonnen Abraummateriale von den Abbaustellen am Erzberg zu den Förder- und Brechanlagen befördert werden. Daraus werden drei Millionen Tonnen Eisenerz gewonnen und mit der Schiene nach Donawitz und Linz gebracht. Der Rest wird am Erzberg wieder aufgeschüttet. Diese gigantischen Mengen werden auf dem unwegsamen Gelände von schweren Muldenkippern befördert. Diese Schwerlastkraftwagen (SLkw), von den Bergleuten auch liebevoll „Hauly“ genannt, bekämen alleine schon aufgrund ihrer Dimensionen keine Zulassung für den Straßenverkehr. Ein Motor mit 1216 PS muss das Fahrzeug der Firma Liebherr

Mining Equipment mit einem Eigengewicht von 80 Tonnen und einer Nettonutzlast von 100 Tonnen antreiben.

In Zukunft sind aufgrund geologischer Gegebenheiten sogar noch längere Transportwege am Erzberg notwendig. Gleichzeitig soll aber noch produktiver gewirtschaftet werden. Deshalb hat die VA Erzberg GmbH völlig umgedacht: Die „Haulys“ sollen fortan bei Bergauffahrten nur noch elektrisch betrieben werden, weil hier der Dieselverbrauch enorm ist. Der Strom soll dabei, wie bei einem Trolley-Bus, aus der Oberleitung kommen, damit der dieselmotorbetriebene Generator im Hauly abgeschaltet werden kann. Für diese Weltneuheit im Bergbau werden die „Haulys“ mit einem Stromabnehmer umgerüstet, der den Strom für die Elektromotoren bei jeder Radnabe an der Hinterachse bereitstellt. Seit September 2020 läuft der Feldversuch für diese Weltneuheit im Bergbauwesen. Läuft alles nach Plan, werden im August dieses Jahres die Riesen-Lkw auf Rampen mit einer 4 km langen Oberleitung den Betrieb aufnehmen.

Bergab geht es (noch) mit Diesel weiter

Nicht ohne Stolz verweist der Projektleiter, Peter Schimek, auf die Errungenschaften des Projektes. Mit der Elektrifizierung der Riesen-Lkw werden jährlich 3 Millionen Diesel oder 4.200 Tonnen CO₂ für das Klima eingespart. Für eine verbesserte Luft für die Beschäftigten werden jährlich auch 12 Tonnen Stickoxide und 300 kg krebserzeugenden Dieselruß reduziert. Besonders lärmintensive Bergauffahrten werden künftig für die Anrainer*innen wesentlich leiser sein. Leider bleibt bei Bergabfahrten der dieselmotorbetriebene Generator weiter im Einsatz, weil fehlender Platz am Fahrzeug für die Batterien die Ausnutzung der Bremsenergie (derzeit noch) verunmöglicht.

Das Projekt ist aber nicht nur für die Gesundheit der Menschen und die Umwelt eine Wohltat, sondern steigert auch die Produktivität enorm. Höhere Nennleistungen der „Haulys“ ermöglichen höhere Geschwindigkeiten bei Bergauffahrten, die 5.000 Betriebsstunden jährlich einsparen werden. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf rund 20 Millionen Euro, die aber schon in acht Jahren

3 Millionen Liter Diesel

So viel wird für die Umwelt durch die Elektrifizierung der Lkw am Erzberg eingespart werden.



12 Millionen Tonnen

Gestein transportieren jährlich nur
6 Haulys am Erzberg.

amortisiert sein werden. Vor diesem Hintergrund möchte auch der Betriebsratsvorsitzende Bernhard Rothleitner die Unternehmensphilosophie verankert sehen. „Wirtschaftlichkeit und Dekarbonisierung müssen gemeinsam vorangetrieben werden, damit das Unternehmen weiterhin seine Verantwortung für die Region wahrnehmen kann“, betont er im Rückblick auf die wechselvolle Geschichte seines Unternehmens in den letzten Jahrzehnten.

Die Umweltperformance seines Unternehmens will Christian Tremel, Geschäftsführer für Finanzen, trotzdem nicht mit Umweltzertifizierungen (ISO, EMAS, etc.) und Hochglanz-Broschüren, sondern in kleinen konkreten Schritten verbessern. Dazu zählen die thermische Fassadensanierung von Büros und Werkstätten sowie die Errichtung eines Kleinwasserkraftwerkes zur Stromgewinnung. Ganz bodenständig wird auch weiterhin auf die „soziale Abbaulizenz eines Bergbauunternehmens“ gesetzt, weil ein Betrieb auf Dauer die Anliegen der Menschen in seiner Umgebung nicht ignorieren kann. Klagen der Anrainerbevölkerung z.B. bei zu lauten Sprengungen werden vom Management durchaus ernst genommen. Die ohnehin hohe Identifikation der Menschen in der Region mit diesem Betrieb gibt es deshalb, weil rund 90 Prozent aller Beschäftigten aus Eisenerz und den Nachbargemeinden kommen. Im Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit hat sich in den letzten Jahren darüber hinaus die „Erlebniswelt Schaubergwerk“, die in die untertägige Arbeitswelt im Berginneren einführt, etabliert. Ebenso fixer Bestandteil ist das „Erzberg Rodeo“, ein jährlich im Mai oder Juni stattfindendes Enduro-Motorradrennen.

Die VA Erzberg GmbH hat den letzten Rohstoffboom um die Jahrtausendwende für den Fortbestand des Betriebs nützen können. Bei den derzeitigen Abbaumengen ist der Erzberg in 30 Jahren aber endgültig „ausgeerzt“. □



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

Foto: Erwin Schuh

„Wir tragen Verantwortung für die Region und als Partner für unsere Kunden.“ Bernhard Rothleitner, Betriebsratsvorsitzender VA Erzberg GmbH

Sonnenschutz ohne Nebenwirkungen

Im Sommer ist Sonnencreme ein ständiger Begleiter. Sie verhindert zwar Hautschäden, kann aber andere Probleme verursachen. Chemische UV-Filter können wie Hormone wirken, weshalb DIE UMWELTBERATUNG Natur- und Biokosmetik mit physikalischen UV-Filtern empfiehlt. VON SANDRA PAPES



Sandra Papes ist Naturkosmetikexpertin von DIE UMWELTBERATUNG

Foto: Monika Kupka DIE UMWELTBERATUNG

Das richtige Sonnenverhalten ist wichtig um Hautschäden durch die ultraviolette Strahlung (UV-Strahlung) im Sonnenlicht vorzubeugen. Gerade zu Sommerbeginn, wenn die Haut noch nicht an die Sonne gewöhnt ist, kann die Haut bei Unachtsamkeit gereizt reagieren und sich entzünden – ein Sonnenbrand entsteht. Die Zahl der Sonnenbrände, vor allem in jungen Jahren, steigert das Risiko später an Hautkrebs zu erkranken. Sonnencreme allein ist zu wenig. Eine Indoor-Siesta, den Schatten zu bevorzugen und sich mit Kleidung, Hut und Sonnenbrille schützen, all das wirkt ohne Chemie. Auf die unbedeckten, freien Hautstellen wird dann ein Sonnenschutzmittel aufgetragen. Bei der Wahl eines guten, umweltschonenden Sonnenschutzmittels spielen – abgesehen vom passenden Lichtschutzfaktor (LSF) und dem individuellen Hauttyp – die Inhaltsstoffe eine Rolle.

Physikalische UV-Filter

UV-Lichtschutzfilter schützen vor der UV-A-Strahlung und UV-B-Strahlung des Sonnenlichtes. Es gibt chemische und physikalische UV-Filter. Physikalische Filter reflektieren das Sonnenlicht an der Oberfläche, weil sie sich als Schutzschicht auf die Haut legen. Die Schutzwirkung ist sofort nach dem Eincremen gegeben. Da physikalische Filter auf der Hautoberfläche verbleiben und die Sonnenstrahlen reflektieren, kann es zur Weißfärbung der Haut beim Eincremen kommen, dem sogenannten Weißeffect. Um diesen Effekt zu abschwächen, können die physikalischen Filter in Nanogröße zugesetzt werden. Die winzigen Teilchen sind zwischen 1 und 100 Nanometer groß und damit ähnlich groß wie Viren. Enthält ein Sonnenschutzmittel einen

Zu Mittag nach drinnen zurückziehen, Schatten genießen und lange Sommerkleidung tragen, bietet umweltfreundlichen Schutz vor der Sonne.

Inhaltsstoff in Form von Nanomaterialien, muss das im Verzeichnis der Inhaltsstoffe angegeben werden. Nach dem Namen dieses Inhaltsstoffes muss das Wort „Nano“ in Klammern stehen. In Sonnensprays sind Nanopartikel übrigens verboten, da sie durch das Einatmen über die Lunge in den Blutkreislauf gelangen können.

Nanomaterialien stehen im Verdacht, chronische Entzündungen hervorzurufen und krebserzeugend zu wirken, wenn sie eingeatmet werden. Gesunde Haut hat nach der Einschätzung von Wissenschaftler*innen einen guten Schutz gegen Nanopartikel. Wie sich Nanomaterialien längerfristig auf die Umwelt auswirken, ist bis jetzt noch nicht vollständig geklärt. Aus diesem Grund gilt es auf Nanopartikel in Sonnenschutzmitteln möglichst zu verzichten.

Chemische UV-Filter mit Nebenwirkungen

Chemische Filter gelangen in die Haut und machen die UV-Strahlung unschädlich. Es braucht jedoch ca. 20 Minuten, bis diese Schutzwirkung aufgebaut ist. Neben der „verspäteten“ Schutzwirkung haben chemische Filter einen weiteren Nachteil: Manche dieser Filter können wie Hormone wirken. Bei Tierversuchen hat sich herausgestellt, dass diese Stoffe die Stoffwechselprozesse im Körper beeinflussen können. Bereits eine sehr geringe Dosis davon kann im Körper große Auswirkungen haben. Laut WHO stehen hormonell wirksame Chemikalien im Verdacht, für die weltweite Zunahme bestimmter gesundheitlicher Probleme und Krankheiten verantwortlich zu sein: Brust-, Schilddrüsen- und Prostatakrebs, Fortpflanzungsstörungen, Entwicklungsstörungen im Mutterleib und bei Kindern und Jugendlichen, Übergewicht, Diabetes, Herz-Kreislaufkrankungen, neuronale



Foto: EML-ak Wien

Kurzgefasst

Um Sonnenschäden zu vermeiden, sind Schatten, lange Sommerkleidung, Hut und Sonnenbrille erste Wahl. Sonnencremen mit chemischem UV-Lichtschutzfilter können den Hormonhaushalt stören. Besser sind physikalische UV-Lichtschutzfilter. Sie wirken nicht wie Hormone und werden in zertifizierter Natur- und Biokosmetik eingesetzt.

und kognitive Störungen wie ADHS. Laut einem Report der „Endocrine Society“ im Jahr 2020 sind dringend Maßnahmen zur Beschränkung und ein Verbot von hormonell schädlichen Chemikalien notwendig.

In der Umwelt können diese hormonell wirksamen Stoffe ebenfalls Probleme auslösen. Das Absterben der Korallenriffe, auch Korallenbleiche genannt, kann durch hormonell wirksame Chemikalien aus Sonnenschutzmitteln verstärkt werden. Daher hat Hawaii ein Gesetz erlassen, dass seit Jänner 2021 die beiden UV-Filter Ethylhexylmethoxycinnamat und Benzophenon-3 in Sonnenschutzmitteln verbietet. Laut dem National Park Service gelangen jedes Jahr 4.000 bis 6.000 Tonnen Sonnencreme in das Meer. Der Inselstaat Palau hat seit 2020 noch einen dritten UV-Filter, Octocrylen, und einige weitere möglicherweise hormonell wirksame Stoffe auf der roten Liste. Es gibt weitere Länder, die die Verwendung von ko-

rallenfreundlichen Sonnenschutzmitteln fordern – auf Englisch reef-safe oder reef-friendly sunscreens genannt.

Zertifizierte Natur- und Biokosmetik wählen

Chemische UV-Filter sind bei Natur- und Biokosmetik ausdrücklich verboten. Als physikalische Filter sind nur Titandioxid und Zinkoxid erlaubt. Zertifizierte Natur- und Biokosmetik ist auf der Verpackung beispielsweise mit Gütezeichen gekennzeichnet. Nanomaterialien sind nicht bei allen Gütesiegeln für Natur- und Biokosmetik verboten – beim COSMOS-Standard (z.B. ECOCERT und BDIH) sind sie nicht erlaubt. Auch auf weitere bedenkliche Inhaltsstoffe wird in der Natur- und Biokosmetik verzichtet, zum Beispiel Polyethylenglykol und chemisch verwandte Stoffe (PEG) – sie machen die Haut durchlässiger und Schadstoffe können die natürliche Hautbarriere leichter durchdringen. Silikone und Paraffine sind schwer abbaubar und verbleiben lange in der Umwelt, sie sind in bei Natur- und Biokosmetik nicht erlaubt. □

Chemische Sonnenschutzfilter wirken negativ auf die menschliche Gesundheit, auf die Tierwelt und die Korallenriffe.

4.000 bis 6.000 Tonnen

Soviel Sonnenschutzmittel landen jährlich in den Meeren.

„Ökosoziale Steuerreform“: Wer gewinnt und wer verliert?

Die Regierung will CO₂ höher bepreisen und die Mehrkosten an die Bevölkerung rückerstatten. Eine Studie der WU Wien zeigt, dass die Verteilungseffekte der „Ökosozialen Steuerreform“ stark von der Art der Rückerstattung abhängen. Ein Ökobonus PLUS ist die beste Lösung. VON DOMINIK BERNHOFER



Dominik Bernhofer ist Ökonom und Leiter der Abteilung Steuerrecht in der AK Wien.

Foto: AK Wien

Alle Verteilungsanalysen zur CO₂-Bepreisung kommen zum gleichen Ergebnis: Ökosteuern treffen kleine und mittlere Einkommen stärker als Besserverdiener-Haushalte. Zwar haben höhere Einkommen einen größeren ökologischen Fußabdruck. Ihr Einkommen ist aber so hoch, dass die Belastung für kleine und mittlere Einkommen letztlich doch höher liegt.

Eine aktuelle Studie des Inequality Instituts der WU Wien kommt zum Ergebnis, dass der Kostenanstieg fürs Autofahren und Heizen bei einem Preis von 50 €/t CO₂ im einkommensschwächsten Zehntel mit 1,3 Prozent des verfügbaren Einkommens etwa 4-mal so stark ausfällt wie im einkommensstärksten Zehntel mit 0,33 Prozent. Das gilt nicht nur für die Bepreisung von fossilen Heizstoffen, sondern auch für die Bepreisung von Benzin und Diesel. Zwar ist der Anteil der Autobesitzer*innen in den unteren Einkommensgruppen niedriger, die, die ein Auto haben, sind aber umso stärker belastet.

Eine vierköpfige Familie ist im Durchschnitt mit 300 bis 400 Euro jährlich betroffen. Es gibt aber auch Fälle, in denen die Kosten praktisch bei null liegen oder aber 1.000 Euro und mehr betragen. Die Effekte hängen stark an den jeweiligen Verhältnissen. Wer mit Öl und Gas heizt, ist deutlich stärker belastet als jemand, der an die Fernwärme angeschlossen ist – unabhängig vom Einkommen. Auch das Stadt-Land-Gefälle z. B. beim Zugang zum öffentlichen Verkehr spielt eine große Rolle.

Zu den direkten Kosten kommen die indirekten Kosten, weil die Unternehmen den CO₂-Preis an

die Konsument*innen abwälzen. Eine IHS-Studie schätzt, dass sich die direkten Kosten der privaten Haushalte dadurch noch mal um bis zu 30 Prozent erhöhen könnten.

Entscheidend ist die Rückverteilung

Wer durch die „Ökosoziale Steuerreform“ letztlich gewinnt oder verliert hängt von der Rückerstattung der Einnahmen ab. Die Berechnungen der WU Wien zeigen, dass kleine und mittlere Einkommen von einer Senkung des Einkommensteuertarifs oder der Krankenversicherungsbeiträge nur mäßig profitieren. Bei den einkommensschwächsten 10 Prozent der Haushalte verlieren 70-80 Prozent trotz Rückerstattung. Bis zur Mitte der Verteilung sind es immer noch rund 50 Prozent. Nicht-Erwerbstätige wie z.B. Arbeitslose profitieren überhaupt nicht. Die großen Gewinner sind die einkommensstärksten Haushalte, deren ökologischer Fußabdruck am größten ist.

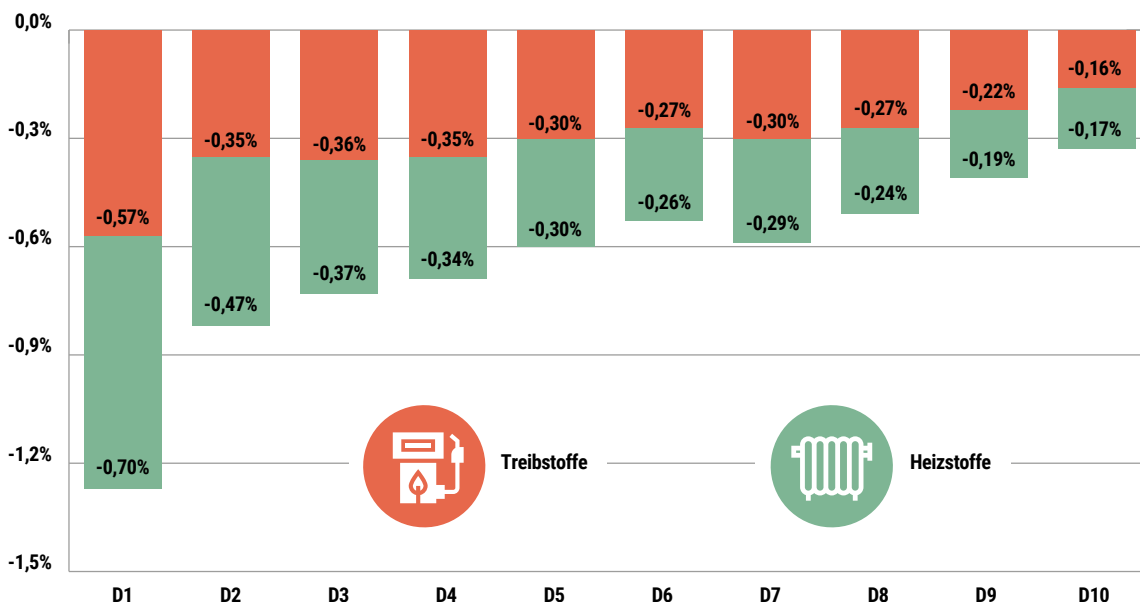
Die große Frage ist: Kann eine Steuerreform „ökosozial“ sein, wenn sie von oben nach unten umverteilt? Die Antwort wird und muss letztlich die Bevölkerung geben. Die Erfahrungen aus anderen Ländern (Stichwort „Gelbwesten“) zeigen aber, dass die soziale Abfederung kleiner und mittlerer Einkommen für die politische Durchsetzbarkeit der Ökologisierung sehr entscheidend ist.

Das effektivste Instrument zur sozialen Abfederung der CO₂-Bepreisung ist der Ökobonus. Der Ökobonus ist keine Erfindung der AK, sondern eine Konstante der klimapolitischen Debatte seit vielen Jahren. Die Idee ist, dass die Einnahmen der CO₂-Bepreisung als Pauschalbetrag auf die Köpfe der Steuerpflichtigen verteilt werden. Um die Zusatzlasten der Familien und Alleinerziehenden

Die große Frage ist: Kann eine Steuerreform „ökosozial“ sein, wenn sie von oben nach unten umverteilt?

Belastung durch CO₂-Preis nach Dezilen

Haushaltsbelastung durch CO₂-Preis von 50€/t CO₂ zzgl. USt.
in Prozent des verfügbaren Haushaltseinkommens, Durchschnitt je Dezil



Kurzgefasst

Die CO₂-Bepreisung trifft kleine und mittlere Einkommen stärker. Damit die geplante Steuerreform auch wirklich „ökosozial“ wirkt, braucht es eine effektive soziale Abfederung. Die AK hat dazu einen Ökobonus PLUS vorgeschlagen, der eine Pauschalzahlung für alle Steuerpflichtigen mit einer zusätzlichen Unterstützung für Pendler*innen und energiearme Haushalte kombiniert.

Quelle: INEQ 2021 / AKW Blog

abzudecken, sollten nicht nur Erwachsene profitieren, sondern den Eltern für Kinder ein Kinderzuschlag zustehen.

Die Rechnungen der WU zeigen, dass ein solcher Ökobonus mit Kinderzuschlag kleine und mittlere Einkommen überdurchschnittlich stark entlastet. Der Verliereranteil in den einkommensschwächsten 30 Prozent der Haushalte liegt bei gut 30 Prozent und steigt dann bis zum einkommensstärksten Zehntel der Haushalte auf rund 50 Prozent an. Dadurch, dass die Rückerstattung unabhängig von den Emissionen des Haushalts für alle Köpfe gleich ist, also Haushalte mit hohen Emissionen netto verlieren, bleibt der Lenkungsanreiz der Bepreisung erhalten.



70-80 Prozent

Bei Rückerstattung der CO₂-Bepreisung über Krankenversicherung oder Einkommensteuertarif verlieren 70-80 Prozent der Kleinverdiener*innen.

Die Administration eines Ökobonus ist einfach und könnte über einen (negativsteuerfähigen) Absetzbetrag im Steuersystem erfolgen, den auch die Nicht-Erwerbstätigen wie z.B. Arbeitslose beantragen können. Als echte Steuergutschrift ausgestaltet würde der Ökobonus die Abgabenquote reduzieren und den Faktor Arbeit entlasten.

Die INEQ-Studie zeigt aber auch, dass 30 bis 40 Prozent der Klein- und Mittelverdiener*innen trotz Ökobonus verlieren würden. Für 200.000 bis 300.000 Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen wären bei einem CO₂-Preis von 50 Euro trotz Ökobonus deutliche Verluste von 250 Euro oder mehr zu erwarten. Das zeigt, dass die sozialen Probleme der „Ökosozialen Steuerreform“ vor allem am Schnittpunkt von horizontalen und vertikalen Verteilungseffekten liegen, also dort, wo ein geringes Einkommen mit hohen Emissionen zusammenfällt.

Es ist die Aufgabe von AK und Gewerkschaften die soziale Frage ins Zentrum der Klimapolitik und der „Ökosozialen Steuerreform“ im Besonderen zu rücken.

Verschärfend kommt hinzu, dass sich die sozialen Probleme der CO₂-Bepreisung über die Zeit nicht verringern, sondern vergrößern könnten. Vor allem deshalb, weil sich die kleinen und mittleren ▷



Das effektivste Instrument zur sozialen Abfederung der CO₂-Bepreisung ist der Ökobonus PLUS.

Einkommen die Investitionen in die nachhaltigen Technologien schlechter leisten können. Teilweise haben sie überhaupt keine Gestaltungsmöglichkeiten wie z.B. die Mieterinnen und Mieter.

Sozial am ausgewogensten: Ökobonus PLUS

Wenn die Bundesregierung besonders betroffene Gruppen wie energiearme Haushalte oder Pendler*innen mit kleinen und mittleren Einkommen nicht zu den Verlierer*innen der ökosozialen Steuerreform machen will, dann muss sie vom Prinzip der Aufkommensneutralität abrücken und zusätzliches Geld für die Abfederung der CO₂-Bepreisung bereitstellen.

Deutschland hat vorgemacht, wie es NICHT geht. Dort wurden die Einnahmen der CO₂-Bepreisung teilweise für eine Art Ökobonus verwendet, teilweise für Klimaschutzinvestitionen und teilweise für spezifische Entlastungsmaßnahmen für besonders betroffene Gruppen. Im Ergebnis war für keinen der genannten Bereiche genug Geld da, und die Reform ging zulasten der kleinen und mittleren Einkommen.

Die einzig (halbwegs) soziale Lösung für die „ökosoziale Steuerreform“ der Bundesregierung sieht die AK in einem Ökobonus PLUS, der einen Ökobonus mit Kinderzuschlag um zusätzliche Mittel für besonders betroffene Gruppen ergänzt. Während der Ökobonus den privaten Haushalten

die vollen direkten und indirekten Kosten durch die CO₂-Bepreisung rückerstattet, stocken die PLUS-Elemente die Unterstützung für besonders betroffene Gruppen zusätzlich auf.

Für energiearme Haushalte braucht es einen bundesweiten Heizkostenzuschuss, der über die bestehenden Landesförderungen verteilt werden könnte. Mit einem Energiehilfsfonds könnte zudem sichergestellt werden, dass die einkommensschwachen Haushalte beim Heizungstausch oder anderen Energieeffizienzthemen bessere finanzielle sowie technisch/administrative Unterstützung erhalten.

Für Pendler*innen braucht es eine Reform des Pendlerpauschales, das Pendler*innen mit kleinen und mittleren Einkommen effektiv entlastet und den Werbungskostenabzug einfacher, sozialer und ökologischer gestaltet. Das zentrale Element der Reform wäre die Umstellung des bestehenden Freibetrags in einen Pendlerabsetzbetrag, damit die Besserverdiener*innen nicht mehr gegenüber kleinen und mittleren Einkommen bevorzugt werden.

Klarer Auftrag für die Politik

Zusätzlich notwendig sind investive Begleitmaßnahmen, wo die Bundesregierung mit dem Bahnausbau oder dem 1-2-3-Ticket schon Akzente gesetzt hat, aber noch viel mehr zu tun ist. Die Arbeiterkammer hat im Rahmen der #initiativeinvestieren auch hier Vorschläge gemacht.

Es ist die Aufgabe von AK und Gewerkschaften die soziale Frage ins Zentrum der Klimapolitik und der „Ökosozialen Steuerreform“ im Besonderen zu rücken. Manche Akteure würden die Verteilungsprobleme der CO₂-Bepreisung nämlich am liebsten unter den Teppich kehren. Natürlich die Neoliberalen, weil sie lieber Standort-, als Verteilungspolitik machen. Aber auch Teile der Klimabewegung, die es schon „destruktiv“ finden, wenn man die sozialen Fragen überhaupt nur anspricht. Damit „schießen sie sich selbst ins Knie“, denn sie erschweren eine demokratische Diskussion über den notwendigen sozialen Ausgleich der Ökologisierung.

Die Bundesregierung scheint die Signale gehört zu haben, zumindest Vizekanzler Kogler. In einem Interview mit der Kronen Zeitung meinte er, dass die unteren 2/3 der Haushalte nach einer „Ökosozialen Steuerreform“ besser dastehen müssen als vorher. Das ist eine klare Messlatte, an der das Ergebnis zu messen ist.

Entscheidend wird sein, dass nicht statische und dynamische Verteilungsprobleme gegeneinander ausgespielt werden. Es braucht eine volle Rückvergütung der direkten und indirekten Kosten der CO₂-Bepreisung als Ökobonus. Daneben braucht es zusätzliche finanzielle Mittel – nicht nur für energiearme Haushalte und Pendler*innen im Sinne eines Ökobonus PLUS, sondern auch für die ökologischen Alternativen, die Investitionen und Förderungen. Der Versuch alles über den CO₂-Preis zu finanzieren, wird auf Kosten der kleinen und mittleren Einkommen gehen. □



300-400 € Mehrkosten

Bei einem CO₂-Preis von 50 € muss eine 4-köpfige Familie durchschnittlich mit 300-400 € Mehrkosten beim Tanken und Heizen rechnen.

Beispiel

Ökobonus PLUS für Pendler*innen-Familie

Die Beispielrechnung vergleicht die Zusatzkosten einer 4-köpfigen Familie durch eine CO₂-Bepreisung mit der Entlastung durch verschiedene Rückerstattungsvarianten. Angenommen wird ein Einfamilienhaus mit Gasheizung (20.000 kWh pro Jahr) sowie ein Diesel-Pkw, den die Frau auch zum

Pendeln nutzt (insgesamt 26.200 km pro Jahr). Bei einem **CO₂-Preis von 50 €/t** ergeben sich (inklusive Umsatzsteuer) **Mehrkosten von 545,5 € pro Jahr**. Die Entlastung durch die Rückerstattungsvarianten laut WU-Studie stellen sich wie folgt dar:

	Entlastung pro Jahr	Nettoverlust pro Jahr
Senkung Krankenversicherungsbeitrag um 0,8 Prozentpunkte	216,8 €	-337,5 €
Senkung Einkommensteuer (Tarifstufen 1-3)	200,1 €	-354,2 €
150-€-Ökobonus plus Kinderzuschlag	360,0 €	-194,3 €
Ökobonus PLUS mit Pendlerabsetzbetrag	360,0 € + 191 €	-2,4 €

Link zur Initiative Investieren:
www.arbeiterkammer.at/initiativeinvestieren

<https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/steuergerechtigkeit/Klimaschutz.html>

Mehr Gesundheitsschutz über den Wolken

Die Betriebsrät*innen der AUA beobachteten in den letzten Jahren eine Zunahme an schweren Erkrankungen beim fliegenden Personal. Eine aktuelle Studie der AK bestätigt dies und zeigt die vielfältigen gesundheitlichen Belastungen und ihre Krankheitsbilder deutlich auf. VON DORIS ARTNER-SEVERIN



Hans Peter Hutter, Florian Heger, Kathrin Lemmerer, Hanns Moshhammer, Michael Poteser und Peter Wallner: Gesundheitliche Belastungen des fliegenden Personals



Doris Artner-Severin ist Juristin und Mitarbeiterin in der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

Denkt man an Pilot*innen oder Flugbegleiter*innen, haben viele sofort eine romantische Vorstellung von diesem Berufsbild vor Augen. Doch das Bild trügt, denn die fliegende Berufsbranche ist längst nicht mehr so attraktiv wie man glaubt.

Zum massiven Imagewandel haben nicht zuletzt die technischen Errungenschaften der Luftfahrtindustrie beigetragen: Immer längere Flüge mit immer mehr Menschen auf immer komprimierteren Platzverhältnissen rauben dem Fliegen an sich die letzte – aus Klimaschutzgründen ohnedies verfehlt – Romantik. Anders als die Flugzeuge ist der menschliche Körper nämlich nicht an das Zurücklegen extrem langer Wegstrecken in so kurzer Zeit und in unnatürlicher Haltung angepasst. Letztlich führt dies zu einer erheblichen dauerhaften körperlichen Belastung. Aber auch die psychische Belastung des fliegenden Personals ist gestiegen. So sieht sich dieses mit ständig steigenden Anforderungen unter sich verschlechternden Bedingungen konfrontiert. Mehr Fluggäste, Verspätungen, erhöhte Arbeitsanforderungen bei weniger Service für die Fluggäste aufgrund von Sparmaßnahmen uvm. führen zu Konflikten. In Tausenden Metern Flughöhe liegt es allein an der sozialen Kompetenz und Nervenstärke des fliegenden Personals, die Situation zu deeskalieren. Eine hohe Belastung auch für die Psyche des Personals.

Vielfältige gesundheitliche Belastungen

Die Studienergebnisse zeigen, dass das Arbeiten an Bord eines Flugzeuges mit sehr speziellen gesundheitlichen Belastungen verbunden ist, die praktisch kaum in einem anderen Beruf eine Entsprechung finden. Die Palette reicht von Störungen der Chronobiologie durch oftmalige Zeit-zonenwechsel, über Einwirkung von Höhen- bzw.

ionisierender Strahlung, Lärm- und Innenraumluftbelastung in der Kabine, räumlich beengten sowie körperlich belastenden Arbeitsbedingungen bis zu steigendem Zeitdruck.

Zu den Krankheiten und Auswirkungen, die laut Studie entweder häufig auftreten oder besonders schwerwiegend sind, zählen Krebserkrankungen, Fehlgeburten, Schlafstörungen, Stress, Erschöpfung, erhöhtes Infektionsrisiko und Beschwerden des Bewegungsapparates.

Das Krebsrisiko ist allein bei den Flugbegleiter*innen im Vergleich zur Allgemeinbevölkerung um ca. 10 Prozent erhöht. Besonders das Risiko an Brustkrebs sowie Hautkrebs zu erkranken, ist um etwa 40 bis 100 Prozent erhöht. Die Störung des Tagesrhythmus wird nicht nur im Zusammenhang mit dem Krebsrisiko thematisiert, sondern spielt wahrscheinlich auch eine Rolle bei einem deutlich erhöhten Risiko für Fehlgeburten. Sie bewirkt zudem Schlafstörungen, die sich ihrerseits negativ auf Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden auswirken und den Stress verstärken, der sich bereits aus dem sozial anspruchsvollen Aufgabenbereich ergibt.

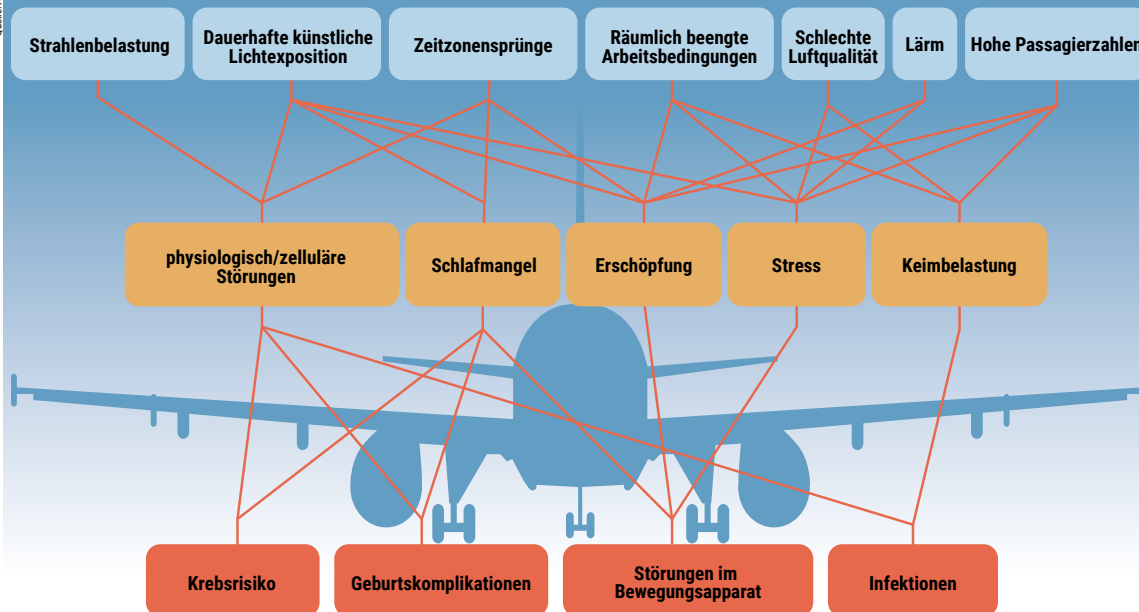


10 Prozent

Das Risiko an Krebs zu erkranken ist beim fliegenden Personal um 10 Prozent erhöht – bei Brust- und Hautkrebs sogar um 40 bis 100 Prozent.

Gesundheitliche Belastungen des fliegenden Personals

Quelle: Hutter et al., 2020, AAW Blog



Kurzgefasst

Das vergleichsweise junge Berufsbild der Flugbegleiter*innen und der Pilot*innen ist einem stetigen Wandel unterworfen. Vom ehemaligen Traumberuf, der mit Exklusivität, Weltoffenheit und Status verbunden war, entwickeln sich die Berufsbilder Pilot*in und Flugbegleiter*in immer mehr zu äußerst stressbelasteten Tätigkeiten mit hohen Gesundheitsrisiken und sich zunehmend verschlechternden Beschäftigungsbedingungen. Jetzt wurde eine von den Ärzt*innen für eine gesunde Umwelt verfasste Studie dazu veröffentlicht.

Die Studie weist des Weiteren auf ein erhöhtes Infektionsrisiko für Flugbegleiter*innen hin. Andere Studien zeigen eine allgemein hohe Prävalenz für Beschwerden des Bewegungsapparates. Probleme der Füße und Fußgelenke, des Lendenbereichs, des Nackens und der Schultern sind als häufigste genannte Beschwerden zu finden. Ein Faktor für Beschwerden im Muskel- und Skelettbereich ist unter anderem das wiederholte Heben schwerer Koffer etc., oft verbunden mit dafür ungeeigneten Körperhaltungen oder Drehbewegungen.

Die Lärmexposition aufgrund der Arbeit an Bord stellt einen zusätzlichen ernst zu nehmenden Belastungsfaktor dar. Dieser kann ua. zu physiologischem Stress, erhöhtem Blutdruck und verminderter Leistungsfähigkeit führen. Dauerlärm ist außerdem mit einem erhöhten Risiko für kardiovaskuläre Erkrankungen verbunden, aber auch mit immunologischen Effekten und Stoffwechselproblemen. Seit etlichen Jahren diskutiert werden auch „Fume and Smell Events“ und das sogenannte aerotoxische Syndrom, das zum Teil auf Chemikalien in Triebwerksölen zurückgeführt wird.

Auch wenn einzelne Einwirkungen (z.B. kosmische Strahlung, Zeitzonenerübertritte und deren

chronobiologischen Folgen) nicht verändert werden können, so kann eine Minimierung der Belastungen und somit auch der gesundheitlichen Auswirkungen erzielt werden. Diese reichen von organisatorischen Maßnahmen zur Dosisreduktion insbesondere betreffend Flugdauer, -frequenz, Flughöhe und -route, über strenge Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Kabinenluftqualität und der Berücksichtigung der beengten Raumverhältnisse bei der ergonomischen Gestaltung der Arbeitsplätze und Arbeitsmittel, bis zum Sichtbarmachen dieser Berufsgruppen als besonders schutzbedürftige Personengruppe aufgrund der besonderen Gegebenheiten. Die Gesetzgebung ist aufgefordert diese Verbesserungsmöglichkeiten umzusetzen.

Damit die wachsenden Belastungen nicht zu weiteren Erkrankungen führen, muss viel mehr für die Prävention getan werden, denn eine – auch notwendige – Anerkennung als Berufskrankheit kann nur der letzte Schritt sein. □

Immer mehr Menschen auf engstem Raum zu transportieren schürt Konflikte und bringt das fliegende Personal an physische und psychische Grenzen.

Link zur Studie: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-3685181>



Tempowahn

Buch Der streitbare Verkehrsexperte und –aktivist Winfried Wolf legt hier eine kurzweilige (aber schlampig lektorierte) Kulturgeschichte über Zeit, Raum und Transportgeschwindigkeit vor. So wurde die zeitliche Taktung und Messung erst durch die industrielle Revolution notwendig. Nach Jahrtausenden gemächlicher Mobilität mittels Gehen, Pferdekraft und Segelschiffen setzte die allgemeine Beschleunigung mit dem Bau von Schiffskanälen ein, steigerte sich mit der Einführung der Eisenbahn und findet im heutigen Straßen- und Flugverkehr ihren Höhepunkt. Frappant, wie Geschwindigkeits- und Autobahnfetischismus mit dem italienischen und deutschen Faschismus einherging. Doch auch heutzutage seien umweltzerstörende Tempo- und PS-Maximierung an totalitäre Tendenzen, sowie Konzernmacht, Patriachat und wachsende Ungleichheit gekoppelt. Auch die milliardenschweren Subventionen für die Luftfahrt und deren enge militärische Verzahnung werden thematisiert. Das Buch endet positiv mit konkreten Ideen und Initiativen für eine entschleunigte und demokratischere Gesellschaft. Promedia, Wien, 2021. **HH**



18. und 19. AK Klimadialog

Aktion Im Zuge einer Veranstaltungswoche zur Initiative „Das Recht, nicht gehen zu müssen – Europäische Politik und Fluchtursachen“, die vom 7.–11. Juni 2021 stattfand, war auch der 18. AK Klimadialog am 11. Juni der internationalen Dimension der europäischen Klimapolitik gewidmet. Unter dem Titel „Der europäische Grüne Deal im Kontext globaler Herausforderungen“ erörterte Werner Raza von der Österreichischen Forschungsstiftung für Internationale Entwicklung (ÖFSE) die Frage, wie insbesondere die Handels- und Entwicklungspolitik gestaltet werden müssten, damit die EU-Strategie für den Übergang in eine saubere und kreislaufforientierte Wirtschaft auch zur Entschärfung der sozialen und ökologischen Krise im globalen Süden beiträgt.

Der 19. AK Klimadialog beschäftigt sich am 1. Juli mit „Grünen Gasen“. Sebastian Wehrle und Johannes Schmidt von der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) werden eine AK-Auftragsstudie zu Produktionspotentialen, Risiken und Einsatzmöglichkeiten in Österreich präsentieren. **FW**



Klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen

Studie In einer Auftragsstudie von Greenpeace Deutschland, die im Februar 2021 veröffentlicht wurde, analysiert das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, wie sich der Abbau von zehn besonders klimaschädlichen Subventionen auf die Verteilung auswirkt. Sie ist der zweite Teil einer zweiteiligen Studienreihe. Im ersten Teil wurden die ausgewählten Subventionen in Steckbriefen beschrieben, der Beitrag ihres Abbaus für Klimaschutz und den Staatshaushalt untersucht und daraus Handlungsfelder mit besonders positiven Wirkungen abgeleitet. Nunmehr werden private Haushalte in den Fokus genommen. Neben der Verteilungswirkung über alle Einkommensgruppen werden auch der Beitrag der reichsten 20 Prozent sowie die Betroffenheit der ärmsten 10 Prozent der Haushalte untersucht. Zwar wirkt der Subventionsabbau in den meisten Fällen progressiv. Anpassungsreaktionen und Begleitmaßnahmen zur Kompensation einkommensschwacher Haushalte müssen aber in weiteren Studien vertiefend analysiert werden. **FW**

Die Studie ist unter <https://www.greenpeace.de/file/studie-klimaschadliche-subventionen-sozial-gerecht-abbauen-online-verfuegbar>

Neue Petition für Klimagerechtigkeit

Im Rahmen der europaweiten Initiative „Climate Of Change“ hat die Menschenrechtsorganisation Südwind eine Petition gestartet, in deren Mittelpunkt eine sozial und ökologisch gerechte Wirtschaft, der Schutz der Menschen und die Einbeziehung der Jugend steht. Sie kann hier unterschrieben werden: Klimagerechtigkeit | jetzt | Südwind ([suedwind.at](https://www.suedwind.at)) **SL**



Europäische Politik und Fluchtursachen.

Kommunikation Menschen verlassen ihre Heimat nicht leichtfertig. Fluchtursachen sind nicht einseitig in den Herkunftsstaaten zu verorten. Meist sind Krieg und keine Perspektive für das Überleben die Ursache. Diese neue Broschüre von AK und ÖGB nimmt die Debatte rund um Fluchtursachen kritisch in den Blick. Die globale Ungleichheit, Klimakrise und die europäische Politik tragen Mitverantwortung. So sind Industrieländer die Hauptverursacher der Klimakrise. Der Weltklimarat warnte 2014, dass diese Krise immer mehr Menschen zur Flucht zwingen wird. So führt der steigende Meeresspiegel dazu, dass in Nigeria Salzwasser ins Festland eindringt und Felder und Grundwasser schädigt und die Menschen ihre Siedlungen verlassen müssen. Im Norden Nigerias und der gesamten Sahel-Zone ist der jährliche Regen in den letzten Jahrzehnten um 25 Prozent gesunken. Diese Menschen müssen irgendwohin. Auch ungerechte Handelsbeziehungen zwischen Nord und Süd und Waffenlieferungen leisten ihren Beitrag. Es braucht globale soziale Rechte, die menschenwürdige und gute Lebensbedingungen für alle und überall garantieren: „Wichtig ist eine Wendung der Debatte um Fluchtursachenbekämpfung um 180 Grad: Im Zentrum muss die Verwirklichung sozialer Rechte für alle stehen und eine Überwindung der globalen Ungleichheit.“ **SI**

Link zur Broschüre www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/eu/internationalerhandel/menschenrechte_internationale_wirtschaft/AK_Broschuere_Flucht_2021.pdf



Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit

Buch Am Anfang dieses Bandes steht die Beobachtung, dass sich angesichts des Klimawandels und des Verlustes natürlicher Ressourcen die apokalyptischen Warnungen endlos zu wiederholen scheinen, ohne dass wirksame Politiken dagegen auszuwirken sind. Dennoch sind in der Gesellschaft tiefgreifende Veränderungen zu beobachten, die sich in einem Werte- und Kulturwandel und einem Niedergang der liberalen Demokratie äußern. In diesem Umfeld von Beharrung und rasanter Veränderung versucht das Buch eine Orientierungshilfe bei der Frage seines Untertitels zu sein, „Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet“. Dabei konzentriert sich die Analyse nicht auf Märkte oder Technologien, sondern auf die politischen Akteure: Staat, Parteien, Bewegungen, Individuen. Die bange Frage steht im Raum, ob die Demokratie nicht auch ein Hemmschuh für die notwendige sozial-ökologische Transformation sein kann. Die Analyse der gesellschaftlichen Widerstände gegen diese Transformation bringt tiefe, auch persönliche Einsichten. **CS**

Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit
Ingolfur Blühdorn, Felix Butzlaff,
Michael Deflorian, Daniel Hausknost,
Mirjam Mock. Transcript, 2020



Beschäftigung und Verkehrswende

Zukunftsdialog Das Buch mit dem Titel „Unterwegs zur neuen Mobilität“ ist das Ergebnis eines Dialogs zwischen Wissenschaft, Arbeitswelt, Gewerkschaft sowie Klima- und Umweltschutzbewegung in Niedersachsen und Bremen. Der Ausstieg aus der fossilen Antriebstechnologie im Verkehr erfordert einen tiefgreifenden und raschen Wandel. Das ist radikal für alle Beteiligten, besonders aber für die Beschäftigten in diesem Sektor. Zukunftsfähige Mobilität verlangt daher nach Konzepten für eine gleichermaßen ökologische wie sozial gerechte Verkehrswende. Die Beiträge der 26 Autorinnen und Autoren beleuchten die Verkehrswende aus verschiedenen Blickwinkeln, unter denen auch ein gerechter Strukturwandel eine bedeutende Rolle einnimmt. Das Fazit: Zukunftsfähige Perspektiven für Beschäftigung sind nur im Einklang mit einer nachhaltigen Mobilität möglich – und umgekehrt. **SL**

Unterwegs zur neuen Mobilität
Erschienen 2021 im Ökom-Verlag, auch zum freien Download unter: [Unterwegs zur neuen Mobilität](http://Unterwegs-zur-neuen-Mobilitaet-oekomverlag.de) | oekomverlag

Lieferkettengesetz für mehr Menschenrechte?

PRO

Hinter vielen Produkten, die wir konsumieren, stecken menschenunwürdige Arbeitsbedingungen. Kinder müssen auf Kakaoplantagen in Westafrika oder im Bergbau in Südamerika schuften, damit Unternehmen Schokolade oder Handys möglichst billig produzieren können.

Eine EU-Studie zeigt, dass sich zwei Drittel der Unternehmen gar nicht mit der Frage auseinandersetzen, wie die Rohstoffe hergestellt werden, die sie beziehen. Und bei jenen Unternehmen, die freiwillige Selbstverpflichtungen eingehen, endet die Sorgfalt meist bei den direkten Vertragspartnern in Europa und reicht nicht dorthin, wo die Verletzungen am öftesten passieren: nämlich am Anfang der Lieferkette.

Es braucht ein starkes Lieferkettengesetz, damit Unternehmen Menschenrechte und Umwelt entlang ihrer Wertschöpfungsketten achten.

Die EU hat erkannt, dass dringender Handlungsbedarf herrscht und wird noch heuer einen Vorschlag für ein EU-Lieferkettengesetz vorlegen. Was es braucht? Verbindliche Sorgfaltspflichten sowie starke Durchsetzungsmechanismen, wenn diese Sorgfaltspflichten verletzt werden.

Die Mehrkosten für Unternehmen sind dabei äußerst überschaubar: 0,005 Prozent des Jahresumsatzes bei großen Unternehmen bzw. 0,07 Prozent bei KMUs. Trotzdem wird hinter den Kulissen von der Wirtschaftsseite bereits jetzt heftig lobbyiert, um das ambitionierte Vorhaben zu verwässern. Argumentiert wird dabei mit Rechtsunsicherheit und überbordender Bürokratie. Fakt ist: Kinder- und Zwangsarbeit dürfen nicht mehr Teil von Geschäftsmodellen sein. Ohne Wenn und Aber.

Julia Wegerer ist Juristin und Mitarbeiterin der Abteilung EU und Internationales der AK Wien. Foto: Julia Wegerer



CON

Spätestens seit dem Unglück von Rana Plaza hat der Druck zugenommen, Unternehmen zu verpflichten, die Einhaltung der Menschenrechte entlang ihrer Lieferkette zu kontrollieren. Weniger oft wird darüber berichtet, wie viele Fortschritte es im Umgang mit Menschenrechtsrisiken schon gibt. Für viele global tätige Unternehmen ist eine Due Diligence auch ohne Gesetz gelebte Praxis. Wenn es darum geht, die Menschenrechtssituation überall auf der Welt zu verbessern, dann ist die Regulierung von Unternehmen via Lieferkettengesetz aber sicherlich nicht der effektivste Weg.

Denn: Staaten müssen Menschenrechte gewährleisten, das kann nicht auf Unternehmen übertragen werden. Menschenrechtsverletzungen passieren dort, wo schwache Staaten Sanktionen nicht durchsetzen. Statt Unternehmen zu verpflichten, müssen Rechtssysteme gestärkt werden. Und: Unternehmen können vor allem dort Wirkung entfalten, wo sie in direkten Geschäftsbeziehungen stehen. Eine Kontrollverpflichtung bis in die letzte Lieferkettenebene bei tausenden Zulieferern, Sublieferanten und Vorprodukten ist nicht umsetzbar.

Unternehmen sind Verbündete, um Menschenrechte effektiv zu schützen.

Grundsätzlich gilt: Risikomanagement und die Verantwortung von Unternehmen für die Folgen ihrer Geschäftstätigkeit sind wichtig! Wichtig ist aber auch Unternehmen als Verbündete zu erkennen, um Menschenrechte effektiv zu schützen, anstatt sie unter Generalverdacht zu stellen. Abgesehen davon: Ein nationales Lieferkettengesetz in Österreich ist aufgrund einer baldigen EU-Regelung nicht zielführend.

Barbara Coudenhove-Kalergi ist Expertin für Nachhaltigkeit, Unternehmensverantwortung und gesellschaftliche Innovationen der Industriellenvereinigung. Foto: Industriellenvereinigung



Gesellschaftskritische Wissenschaft



Verkehr und Infrastruktur

- 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 Steinaucher, 2019
- 63 **Belastungen am Arbeitsplatz durch Hitze am Beispiel der Triebfahrzeugführer*innen und Baukranführer*innen** Literaturrecherche und Arbeitsmedizinische Stellungnahme, Georg Wultsch, 2021
- 64 **active2work – Arbeits- und Mobilitätszeit neu gedacht** Machbarkeitsuntersuchung. Marlene Doiber, Sandra Wegener, Roland Hackl, Maria Juschten, Clemes Raffler, Michael Meschik, Julia Schmid, 2020
- 65 **Gesundheitliche Belastungen des fliegenden Personals – Endbericht**
ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt.
Hans Peter Hutter, Florian Heger, Kathrin Lemmerer, Hanns Moshammer, Michael Poteser, Peter Wallner, 2021
- 66 **Pendlerverflechtungen in der Ostregion** Andrea Weninger, Jonas Krombach, Benedikt Hahn, Andreas Friedwagner, 2021



Informationen zur Umweltpolitik

- 198 **Umweltgerechtigkeit; Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umwelverhalten; 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
- 202 **Neue Gentechnik – Grundlagen für die kommende politische Debatte** Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 202a **New Genetic Engineering – A basis for the upcoming political debate** Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 203 **Landkarte der „(De-)Karbonisierung“ für den produzierenden Bereich in Österreich – Eine Grundlage für die Folgenabschätzung eines klimapolitisch bedingten Strukturwandels des Produktionssektors auf Beschäftigung, Branchen und Regionen** Fabian Gabelberger, Claudia Kettner-Marx, Michael Peneder, Gerhard Streicher, 2020

Bestellung als Hardcopy unter wirtschaft.umwelt@akwien.at oder PDF-Download www.arbeiterkammer.at

Damit du
mit deiner
Meinung
nicht alleine
bleibst.



A&W
blog

awblog.at

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.AT/FÜRDICH

GERECHTIGKEIT #FÜRDICH

Die Arbeiterkammer setzt sich für die Rechte der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ein. #FÜRDICH und die soziale Gerechtigkeit in Österreich.