

Wirtschaft & Umwelt

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

Euro 1,80

Güterverkehr auf Irrwegen

Warum der globale Handel zunimmt, immer mehr Güter auf der Straße befördert werden und welche Maßnahmen für einen klima- und arbeitnehmer:innenfreundlichen Gütertransport nötig sind.

Foto: pixabay/Witstas/Visiens

- Tesla Werk Brandenburg – weder ökologisch noch sozial **SEITE 22**
- Lebensmittelversorgung – genug da, aber falsch verwendet **SEITE 24**
- Klimaschutzgesetz – Maßnahmen statt Symbole gefragt **SEITE 26**
- Arbeitsplätze – Erreichbarkeit mit Öffis fehlt oft **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

Das Wumometer



SONNIG Gartln auf dem Friedhof

Obst und Gemüse werden in Wien neuerdings auf dem Evangelischen Friedhof Matzleinsdorf gezüchtet und geerntet. Zum Preis der regulären Grabmiete können Interessierte eine aufgelas-

sene Grabstelle mieten und dort Gartln. Friedhofsbesucher:innen goutieren diese „Nachnutzung“. Die alten Grabsteine bleiben erhalten und die Gräber verwahrlosen nicht.

Verstorbene sind so tief vergraben, dass laut Friedhofsverwaltung keine Gefahr besteht, dass die Wurzeln mit ihnen in Verbindung kommen. **SP**



STARKER WIND Rasende Fehlentwicklung

Elektromobilität gehört die Zukunft – wenn es um Straßen- und Eisenbahnen, Zweiräder, Busse, Gewerbeverkehr und die „letzte Meile“ geht. Doch Tesla ist wieder einmal

dabei, diesen Begriff zu pervertieren: Für 2023 kündigt der Konzern mit dem Roadster II ein E-Sportauto an, das eine Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h erreichen soll. Hier wird psychopathisch

motivierte Ressourcen- und Energieverschwendung auf die Spitze getrieben. **HH**



WOLKIG Fischen statt baden

Die Bürgermeisterin von Perchtoldsdorf sperrt den Zugang zum Badesee in Kaltenleutgeben, weil zu viele Leute das Gratisbaden nutzen. Sie will den See zukünftig als Fischteich

verpachten. Gerade im Sommer braucht es immer mehr Plätze, um sich abzukühlen. Mehr frei zugängliche und Gratisbadeplätze wären daher das Gebot der Stunde. Es ist notwendig

den freien Zugang zur Natur und Gewässern in der Verfassung festzuschreiben. Damit so was nicht mehr vorkommt. **SI**



WINDIG Stadtlärm

Die Stadt ist anders – und zwar sehr laut. Das Leben in ihr wird dadurch belastend. Ob sie mit der Lärmsituation in der Stadt zufrieden sind, beantworten gemäß dem SORA Städtebarometer nur

17 Prozent der Städter:innen mit „passt sehr“. Hauptlärmverursacher ist dabei immer noch der Verkehr. Das Motto für eine leisere Stadt sollte also lauten: Autofetischisten bitte leiser

treten und Platz machen für alle Bewohner:innen. **GL**



WECHSELHAFT Verwirrung um Radmitnahme in Wien

Seit 10. August gibt es in Wien neue Regeln für die Radmitnahme in Nahverkehrszügen, die schlecht oder gar nicht kommuniziert wurden. Zwischen 9 und 15 Uhr und ab 18.30 Uhr

sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen dürfen jetzt auch in den ÖBB-Zügen im Stadtgebiet Räder wie in der U-Bahn mitgenommen werden – wenn genug Platz ist. Achtung Falle: Kostenfrei

ist das in ÖBB-Zügen aber nur für Fahrgäste mit Jahreskarten (Kernzone, Klimaticket), aber nicht bei anderen Ticketarten. **SL**

Inhalt

Globaler Handel und Klima

Entschlossene Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Frachtverkehrs sind nötig. Seite 10

Vermeiden und verlagern

Österreichischer Masterplan Güterverkehr muss wirksame Maßnahmen setzen. Seite 14

Interview mit Claudia Nemeth

Seite 17

Billiger Straßentransport

Lohn- und Sozialdumping und Ausbeutung in ganz Europa konterkarieren Klimaziele. Seite 18

Deutsches Tesla Werk

Gewerkschaftsfeindliche E-Mobilität mit öffentlicher Förderung. Seite 22

Versorgungssicherheit und Krise

Mehr Getreide für Ernährung statt für Trog und Tank ist ökologisch machbar. Seite 24

Klimaschutzgesetz bitte warten?

Es geht um den Inhalt, nicht die Form: konkrete Klimaschutzmaßnahmen sind gefragt. Seite 26

Erreichbarkeit von Betrieben

Unternehmen sind für klimafreundliche Arbeitswege mitverantwortlich. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	09
Kommunikation	32
Kontroverse	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.



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



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



Bitte sammeln Sie Abfall für das Recycling. EU Ecolabel | AT/28/001

Mehr und weiter?

Der Gütertransport muss raus aus dem „toten Winkel“ des Klimaschutzes.



Von Sylvia Leodolter

Wer an Autobahnen wohnt oder auf ihnen unterwegs ist, hat es längst bemerkt. Immer mehr große und kleine Lkw beherrschen das Bild. Selbst im Pandemiejahr 2020 wurden in der EU um 8 Prozent mehr Güter verschickt als noch 10 Jahre davor. Mit Abstand die meisten auf der Straße, wo rund drei Viertel der Waren befördert werden. Der Anteil der Straße hat trotz aller Verlagerungsrhetorik in den letzten 20 Jahren weiter zugenommen. Einige Maßnahmen zum Klimaschutz im Straßengüterverkehr wurden auf europäischer Ebene bereits beschlossen, aber das reicht bei

Ein zentraler Hebel für wirksamen Klimaschutz sind faire Löhne und gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer:innen.

weitem nicht, um die Ziele zu erreichen. Denn das größte Verlagerungshindernis lässt sich damit nicht beseitigen. Der Lkw-Verkehr ist einfach viel zu billig, weil er von menschenunwürdigen Löhnen und Arbeitsbedingungen profitiert. Lohn- und Sozialdumping kennt auf Europas Straßen keine Grenzen, die Durchsetzung von gleichen Löhnen für gleiche Arbeit am gleichen Ort liegt in weiter Ferne. Wenn etwa polnische Fahrer:innen zu teuer werden, werden sie umgehend durch billigere aus Nicht-EU-Staaten ersetzt. Dringend notwendig sind mehr Kontrollen und eine gute Rastplatzinfrastruktur. Aber auch die Bahn muss europaweit modernisiert werden, wenn sie eine echte Alternative sein soll. Bisher war der Güterverkehr im Klimaschutz ein blinder Fleck. Das muss sich ändern, damit das Klima und die Beschäftigten im Gütertransport eine Zukunft haben.

Sylvia Leodolter

Chefredakteurin und Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien



Foto: phishay/Andreas

Dürregefahr steigt weiter

Kommissionsbericht Wie ein aktueller Monatsbericht der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC) der EU-Kommission vom August 2022 zeigt, ist die Dürregefahr in Europa weiter angestiegen. Die Forscher:innen gehen davon aus, dass der Kontinent seit mindestens 500 Jahren mit keiner vergleichbaren Trockenheit konfrontiert war. Nicht nur die Waldbrandgefahr ist deutlich erhöht, auch die Landwirtschaft hat mit erheblichen Beeinträchtigungen zu kämpfen: Die EU-Erträge von Körnermais, Sojabohnen und Sonnenblumen dürften in diesem Jahr um 12-16 Prozent unter dem 5-Jahres-Durchschnitt liegen. 47 Prozent der Fläche Europas weisen bei der Bodenfeuchtigkeit ein Defizit auf, bei weiteren 17 Prozent sind auch die Vegetation und die Kulturpflanzen von der Dürre betroffen. In einigen Mitgliedstaaten musste bereits die Wasserversorgung beschränkt werden. Der niedrige Wasserstand in den meisten Flüssen beeinträchtigt auch die Stromerzeugung (Wasserkraft, Kühlung) und die Binnenschifffahrt. Die kommenden Monate dürften ebenfalls überdurchschnittlich warm und trocken verlaufen. **FW**

Details:
https://edo.jrc.ec.europa.eu/documents/news/GDO-EDODroughtNews202208_Europe.pdf

Halbierung des Pestizideinsatzes

EU-Verordnung Im Rahmen des Europäischen Grünen Deals hat die EU-Kommission die Halbierung der Mengen und des Risikos von Pflanzenschutzmitteln in der EU-Landwirtschaft bis 2030 als Ziel beschlossen. Damit soll unter anderem dem rasanten Artensterben Einhalt geboten werden. Im Juni legte die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung vor (COM (2022) 305 final), der dieses Ziel konkretisiert. Demnach soll die Halbierung nur auf EU-Ebene verbindlich sein, nicht aber auf Ebene der Mitgliedstaaten. Diese Schwächung geht unter anderem auf einen Brief zurück, den zehn Mitgliedstaaten, unter ihnen Österreich, an die Kommission richteten, in dem sie mehr Flexibilität beim Einsatz von Pestiziden forderten.

In die andere Richtung geht eine vor allem von Umwelt-NGOs vorgebrachte Kritik, die sich gegen die Art und Weise richtet, wie die Halbierung des Risikos gemessen werden soll. Sie ergebe ein geschöntes Bild der tatsächlichen Reduktionen und benachteilige die Bio-Landwirtschaft. Problematisch sehen Umwelt-NGOs auch die Tatsache, dass dieser Vorschlag im Rat von den Landwirtschaftsminister:innen behandelt wird, die Pestiziden übermäßig positiv gegenüber stehen, und nicht von Gesundheits- oder Umweltminister:innen.

CS

AK Präsidentin Anderl setzt sich dafür ein, akute soziale Probleme anzugehen und gesellschaftlichen Fortschritt zu ermöglichen.



Die AK fordert den besten Sozialstaat der Welt bis 2030. Dafür braucht es strukturelle Veränderungen in Richtung mehr Sachleistungen, armutsfeste Geldleistungen und mehr Investitionen.

**AK Präsidentin
Renate Anderl**



Foto: Sebastian Philipp, BAK

Die Liberalisierung italienischer Strände

Strandverkauf Der beliebte italienische Strandurlaub, wie wir ihn kennen und genießen, ist vielleicht schon bald Geschichte. Künftig müssen die staatlich vergebenen Konzessionen für die Strandabschnitte ausgeschrieben werden. Denn Strände sind oft öffentlicher Grund. Hier kommt die EU-Bolkestein-Richtlinie zu tragen, die bereits 2006 im EU-Parlament verabschiedet wurde. Die Sorge ist groß, dass dies nun zu einem Ausverkauf der italienischen Strände an internationale Konzerne führt. Kritiker:innen befürchten gar eine Ende des italienischen „Dolce Vita“ mit kleinen italienischen Restaurants und Eisgeschäften an Italiens Stränden. Auch die Preise für die Urlauber:innen könnten sich erhöhen. Bislang liegen die Strandabschnitte vorwiegend in den Händen von kleinen und mittelständischen Betrieben. Die italienische Politik ignorierte bisher bei den öffentlichen Stränden diese EU-Vorgaben und verlängerte die Konzessionen einfach so. Nun, da EU-Hilfsgelder für die COVID-Krise in Anspruch genommen werden, wird genauer hingeschaut, ob geltendes EU-Recht auch eingehalten wird. Die italienischen Strandbetreiber bräuchten eine Ausnahme von der Liberalisierung. Der Ausverkauf des Wassers im Rahmen der EU-Bolkestein-Richtlinie konnte erfolgreich mit der Europäischen Bürger:inneninitiative „Recht auf Wasser“ verhindert werden.

SI



Foto: Nicolas Mahler

Diesel-Pkw-Skandal

Volkswagen Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied am 14. Juli 2022 in zwei Fällen erneut gegen den deutschen Hersteller, der mit einem Software-Update abgasmanipulierte Pkw notdürftig mit den EU-Vorschriften in Einklang bringen wollte. Aber auch diese Software bewirkt lediglich, dass Abgasvorschriften nur bei einer Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad eingehalten werden. Ein Emissionskontrollsystem eines Pkw, so jedoch die europäischen Höchststrichter:innen, müsse bei „üblichen Temperaturen während des überwiegenden Teil des Jahres“ wirksam sein. Betroffene Kfz-Halter:innen können deswegen auch ihren Kaufvertrag auflösen, weil dies kein geringfügiger Schaden ist. In einem weiteren Fall wird der EuGH vermutlich noch in diesem Jahr entscheiden, wie die Ersatzleistung für geschädigte Kfz-Halter:innen zu bemessen ist. **FG**

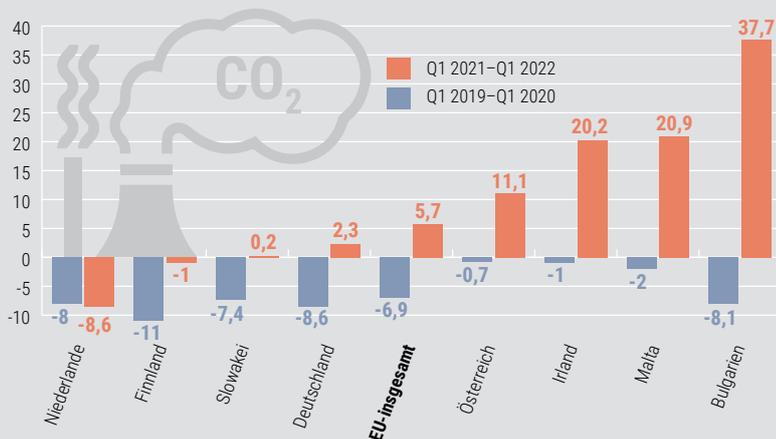
Kein Konsens in der Automobilindustrie

Richtungsstreit Der mächtige Verband der europäischen Kfz-Hersteller ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) ist angeschlagen. Grund ist fehlender Konsens unter den Herstellern zu einem EU-weiten Ausstieg von Verbrennungsmotoren. Der nach Umsatz drittgrößte Hersteller in Europa, Stellantis (Citroen, Fiat, Opel, Peugeot etc.) und VOLVO haben den Verband verlassen. ACEA hatte sich bei EU-Institutionen vehement, aber vergeblich gegen ein definitives Aus für Verbrennungsmotoren ausgesprochen, was den Nachhaltigkeitszielen von VOLVO mit seiner frühzeitigen Ausrichtung auf Elektromotoren fundamental widerspricht. Stellantis dagegen will ein eigenes Forum für Mobilität schaffen, weil ACEA nicht mehr durchschlagskräftig sei. **FG**

Mehr Treibhausgas-Emissionen als vor Corona

Veränderung der CO₂-Emissionen ausgewählter EU-Länder

im 1. Quartal 2019/2020 und 2021/22 in Prozent



Politikversagen Trotz der spürbaren Folgen der Klimaerwärmung greifen in ganz Europa bisher Klimaschutzmaßnahmen kaum. Die EU-Staaten haben im ersten Quartal dieses Jahres fast so viele klimaschädliche Gase ausgestoßen wie im gleichen Zeitraum vor der Pandemie. Österreich gehört zu den Ländern mit einem überdurchschnittlichen Anstieg, im 1. Quartal 2022 lagen die CO₂-Emissionen mit 20,2 Mio Tonnen CO₂-Äquivalent hier bereits wieder über jenen des 1. Quartals 2019 mit 19,3 Mio Tonnen.

Nach einem Rückgang der Treibhausgasemissionen in den Pandemie-jahren 2020 und 2021 wurden in der EU zwischen Jänner und März 2022 laut Statistikbehörde Eurostat 1.029 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und andere Treibhausgase emittiert. Im gleichen Quartal 2019 waren es 1.035 Million Tonnen.

Grund für den neuerlichen Anstieg ist vor allem die wirtschaftliche Erholung nach der Corona-Krise. In allen Wirtschaftssektoren außer bei den Haushalten, wo die Emissionen gleichblieben, ist 2022 gegenüber

2021 ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Am stärksten ist der Ausstoß im Transport und in der Lagerung (plus 21 Prozent), im Bergbau (plus 15 Prozent) und im Bauwesen (plus 11 Prozent) angestiegen.

Bei den Ländern verzeichnen 2022 nur die Niederlande und Finnland einen Rückgang der CO₂-Emissionen gegenüber dem Vorjahresquartal. In Österreich stieg der Ausstoß um 11,1 Prozent an und liegt damit wieder deutlich über dem Vor-Corona-Niveau, Deutschland liegt mit 2,3 Prozent unter dem EU-Durchschnitt von plus 5,7 Prozent. Am meisten Zuwachs verzeichneten Bulgarien, Malta und Irland. **SL**



Den Lippenbekenntnissen zum Klimaschutz müssen EU-weit und in Österreich endlich wirksame sozial ausgewogene Maßnahmen folgen.

Freier Seezugang gesichert

Attersee Seit den 1960er Jahren betreibt die Sozialistische Jugend (SJ) in Weißenbach am Attersee das „Europacamp“. So wünschte es sich das jüdische Geschwisterpaar Pollak. Sie haben den Holocaust überlebt – und wollten, dass die SJ ihr einst enteignetes Grundstück günstig pachten und so auch ärmeren Familien einen freien Seezugang und einen leistbaren Urlaub ermöglichen kann. Der Pachtvertrag sollte für 99 Jahre gelten. Nach 70 Jahren wurde vom oberösterreichischen Landesrechnungshof der Vertrag jedoch als illegale Parteispende gewertet und die Betreiber zu einer Strafe von 45.000 Euro (pro Jahr, seit 2017) verurteilt.



Nun hat der Verwaltungsgerichtshof im Juli entschieden, dass es sich beim Gratisbad im Europacamp nicht um eine Parteispende handelt. Begründet haben die Höchstrichter ihre Entscheidung mit der Geschichte der Grundstücke. Erstmals stellt damit ein österreichisches Gericht ausdrücklich fest, dass Grundstücke, die von Holocaust-Überlebenden unter der Auflage der Verpachtung verkauft wurden, keine illegale Parteispende sein können. Das stellt ein wichtiges Zeichen dar, dass der Willen von Holocaust-Überlebenden respektiert und freier Seezugang gesichert wird. **SL**



APP

iOS: Hitze-/Kälte App im App Store (apple.com)
Android: Hitze-/Kälte App – Apps bei Google Play

„Arbeiten in der Hitze ist sehr gefährlich. Es schwächt die Konzentrationsfähigkeit und es passieren mehr Arbeitsunfälle.“

Josef Muchitsch, Vorsitzender der Gewerkschaft Bau-Holz

Hitze-/Kälte-App

Hitzefrei Übersteigen die Außentemperaturen 32,5 Grad im Schatten und besteht keine Möglichkeit, auf kühlere Umgebungen auszuweichen, können die Arbeitgeber:innen die Arbeit im Freien einstellen lassen. Grundlage ist das Bauarbeiter-Schlechtwetterentschädigungsgesetz (BSchEG); einen Rechtsanspruch darauf haben die Beschäftigten bisher allerdings nicht. Wird die Option genutzt, bekommen sie 60 Prozent des Stundenlohns weiterbezahlt. Diese werden dem Arbeitgeber aus den Mitteln der Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse (BUAK) refundiert. Daten der BUAK zufolge hat in der letzten großen Hitzeperiode 2019 jedes zweite Unternehmen diese Möglichkeit in Anspruch genommen, damals bekamen rund 39.000 Bauarbeiter:innen aus über 5.200 Betrieben hitzefrei.

Die Hitze-/Kälte-App stellt nun sicher, dass die Beschäftigten selbst höchstaktuell informiert sind: Sobald die nächstgelegene Messstelle der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) 32,5 Grad meldet, ertönt ein lautstarkes Signal am Mobiltelefon. Ebenso meldet sich die App in den Wintermonaten, sobald minus 10 Grad Celsius erreicht werden. Die Hitze-/Kälte-App der Gewerkschaft Bau Holz (GHB) wurde von GLOBAL 2000 entwickelt und aus dem Digitalisierungsfonds der AK finanziert. **FW**



Foto: Stock/Sambart

Kommentar

Kombiniertes Versagen bei der Energieversorgung



von Heinz Högelsberger

Jahrelang meinten marktgläubige Umweltschützer:innen, dass höhere Preise für Gas und Öl unweigerlich zur Energiewende führen würden. Doch es kam anders: Aktuell wird eher über Flüssiggas, Kohlestrom und die Laufzeitverlängerung von AKW nachgedacht. Die Erdölmultis machen – bevor ihnen konsequenter Klimaschutz die Geschäftsgrundlage entzieht – noch einmal richtig Kasse. Auch Wasserkraft aus längst abbezahlten Donaukraftwerken wurde empfindlich teuer; detto Windenergie oder Brennholz. Das Wechselspiel von Angebot und Nachfrage verkommt zur zynischen Farce, da wir ja unsere Nachfrage nach einer geheizten Wohnung nicht beliebig steuern können.

Politik und Wirtschaft hätten jahrzehntelang Zeit gehabt, den heimischen Energieverbrauch drastisch zu senken und mittels Erneuerbarer abzudecken.

Doch Marktmechanismen sind keine Naturgesetze. Österreich wurde auch nicht gezwungen, die Staatsunternehmen OMV und Verbund teilweise zu privatisieren. Politik und Wirtschaft hätten jahrzehntelang Zeit gehabt, den heimischen Energieverbrauch drastisch zu senken und mittels Erneuerbarer Energie abzudecken. In Westösterreich gibt es zwar hunderte Liftstützen, aber kein einziges Windrad! Immer noch sind zwei Drittel unserer konsumierten Energie klimaschädlich und fossil. Die schmerzhafteste Lektion lautet: Billige Energie im Überfluss wird es nie wieder geben.

Heinz Högelsberger ist Erdwissenschaftler und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien



Vor 30 Jahren Neue Grenzen des Wachstums (Interview mit Dennis Meadows): „Die wichtigste Erkenntnis, die wir aus unseren Analysen gewonnen haben, ist es, dass wir erkennen und verstehen müssen, dass die wahren Lösungen in der Veränderung von Strukturen liegen müssen, Strukturen die bisher zum Bevölkerungswachstum und zum überdimensionalen Wachstum im Industriebereich führten. Die politischen Strategien müssen losgelöst werden vom rein physischen Wachstum hin zu einer Qualitätsproduktion, zum Beispiel bei Lebensmitteln. [...] Es ist geradezu Wahnsinn, dass für Schäden an Boden, an Wasser, an Wald keinerlei Gegenwert zu entrichten ist.“



Vor 15 Jahren Suffiziente Klimapolitik: „Eine Politik, die in erster Linie auf den Ersatz eines Energieträgers durch einen anderen setzt, [...] kann nur bedingt erfolgreich sein. [...] Statt zu untersuchen, ob eine Strecke mit einem sparsameren Auto zurückgelegt werden kann, kann die Notwendigkeit dieses Weges selbst in Frage gestellt werden. [...] Eine nachhaltige Gestaltung des Energiesystems erfordert, dass die derzeitige Strategie vom Kopf auf die Füße gestellt wird: Die Basis ist eine umfassende Erhöhung der Energieeffizienz, und erst als zweites folgt der Ersatz der fossilen Brennstoffe durch erneuerbare Energieträger.“

Schadstoffe in Umwelt und am Arbeitsplatz

Krebs Schadstoffe in der Umwelt und am Arbeitsplatz sind für zehn Prozent aller Krebserkrankungen verantwortlich. Darauf weist die Europäische Umweltagentur (EUA) in ihrer Studie „Beating cancer — the role of Europe’s environment“ hin. Mit jährlich fast 3 Millionen neuen Patient:innen und 1,3 Millionen Todesfällen in der Europäischen Union hat Krebs schwerwiegende Folgen für unsere Gesellschaft. Luftverschmutzung, Passivrauchen, Radon sowie ultraviolette Strahlung wiegen bei den umweltbedingten Risiken besonders schwer. In Arbeitsstätten sind bestimmte Chemikalien und Asbest bei Renovierungs- und Abbrucharbeiten an Gebäuden die Ursachen.

Die meisten dieser Krebsrisiken können laut EUA durch Vermeidung und veränderte Verhaltensweisen gesenkt werden. Der Null-Schadstoff-Aktionsplan und die Chemikalienstrategie der EU sowie das entschlossene Umsetzen anderer bestehender EU-Regelungen sind hierzu notwendig. **FG**



Foto: SiemensMobility

Aus für Wasserstoffzüge

Abstellgleis Im Winter 2020 starteten die Österreichischen Bundesbahnen ihre Tests von Zügen, die als Energiequelle Wasserstoff nutzen. Nun kam das Aus für diese Antriebstechnologie. Die Versuche auf der Aspangbahn hätten gezeigt, dass die Versorgung mit Wasserstoff zu aufwendig und zu teuer sei. Zudem ist „sauberer“ Wasserstoff, das ist jener, bei dem bei der Herstellung auf Atomstrom bzw. Erdgas verzichtet wird, nur schwer erhältlich ist. In die engere Wahl rücken nun wieder batterieelektrische Züge (sogenannte Akkuzüge). Diese Fahrzeuge sind sowohl mit Stromabnehmern für Fahrten unter der Oberleitung als auch mit Akkus ausgestattet. Damit wird ein durchgängiger, emissionsfreier Fahrbetrieb ermöglicht. Geladen werden die Akkus auf Streckenabschnitten, die bereits elektrifiziert sind oder aber bei eigenen Ladestationen. Die Züge sind wegen der Akkus allerdings sehr schwer, sie schaffen daher mit einer Akkuladung, je nach Beladung und Steigungsverhältnissen, nur rund 100 Kilometer. 25 Prozent des österreichischen Schienennetzes sind nicht elektrifiziert. **GL**

Teuerung stoppen und Armut verhindern

Hohe Preissteigerungen belasten die Haushalte in Österreich massiv. Welche Maßnahmen dagegen rasch ergriffen werden müssen, beantwortet AK Präsidentin **Renate Anderl** im Interview.

Durch die Teuerung der letzten Monate wissen viele Menschen nicht mehr, wie sie ihre alltäglichen Ausgaben bewältigen können. In welchen Bereichen trifft das die Arbeitnehmer:innen am stärksten und wer ist besonders betroffen? Alle Bereiche, in denen jetzt die Teuerung voll durchschlägt, betreffen die Arbeitnehmer:innen: Lebensmittel, Wohnen, Energie, Verkehr. Kaum eine Arbeitnehmerin, ein Arbeitnehmer kann auf eines davon verzichten. Zu den besonderen Verlierer:innen zählen Arbeitslose, Alleinerzieher:innen, Prekär- und Teilzeitbeschäftigte. Knapp zwei Drittel der arbeitslosen Menschen können sich keine unerwarteten Ausgaben leisten.

Energie und Mobilität sind von Preissteigerungen am meisten betroffen. Reichen da die Maßnahmen der Regierung zur Entlastung der Bevölkerung? Wie sieht es mit der Sicherung von besonders niedrigen Einkommen aus? Die Bundesregierung hat viel zu lang zugewartet und jetzt ein Paket vorgelegt, das zwar bemüht ist, aber nicht ausreicht. Das Paket wird dazu beitragen, die Folgen der hohen Inflation abzufedern. Auch dass die kalte Progression abgeschafft wird und Sozialleistungen an die Inflation angepasst werden, ist gut. Was aber fehlt sind Maßnahmen, die einen echten „Preise-runter-Effekt“ haben. Was uns auch wichtig war und leider nicht enthalten ist, sind Maßnahmen, die den Sozialstaat wirklich stärken und armutsfest machen würden.



Renate Anderl fordert wirksame Maßnahmen gegen Belastungen und Armut.

Was die Menschen jetzt brauchen: Preise runter, Sozialleistungen stärken, Armut verhindern und Reichtum gerechter verteilen.

Wohnen ist ein absolutes Grundbedürfnis, aber auch die Mieten steigen und es gibt es zu wenig leistbares Angebot. Welche Maßnahmen sind für die AK besonders dringend und wichtig? Schon zu Jahresbeginn war klar, dass wir ein Teuerungsproblem haben werden. Die Bundesregierung hätte die Erhöhung der Richtwert- und Kategoriemieten aussetzen können – hat sie aber nicht gemacht – wir haben das scharf kritisiert. Wohnen ist ein Grundbedürfnis und darf nicht zum Luxus werden. Deshalb fordern wir eine Mietpreisbremse. Und Wohnraum muss wieder für Wohnen zur Verfügung stehen und nicht zum Spekulieren. Eine Leerstandsabgabe wäre also dringend nötig.

Manche Branchen und Unternehmen profitieren von steigenden Preisen. Welche Vorschläge hat die AK, damit die Reichen und die Profiteure der Inflation sich stärker an der Finanzierung des Sozialstaats beteiligen? Wir brauchen hier zwei Dinge: Die Energieunternehmen, die jetzt satte Gewinne machen, müssen das zurückgeben – in Form einer Sondersteuer auf Übergewinne. Mit der Not der Menschen Geld zu schneiteln, das geht gar nicht. Und es muss endlich ernsthaft diskutiert werden, wie die Vermögenden mehr zum Sozialstaat beitragen, denn er nutzt auch ihnen. Soziale Sicherheit und sozialer Frieden nutzen allen. Da kann es nicht länger sein, dass die Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen den allergrößten Anteil zum Steuertopf beitragen. Das muss gerechter werden – und zwar rasch. □

Renate Anderl ist Gewerkschafterin und seit 2018 Präsidentin der Bundesarbeitskammer und der Arbeiterkammer Wien.



Handel, Fracht & Treibhausgase: Kein Ende der Fahnenstange?

Der Verkehr stellt die Klimapolitik vor Herausforderungen, einen wesentlichen Anteil daran hat der Güterverkehr. Der Warenhandel ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen. Wie bekommt man den Treibhausgasausstoß des Transports in den Griff?

VON FLORIAN WUKOVITSCH

Angesichts der hohen Emissionen muss der Frachtverkehr mehr politische Aufmerksamkeit bekommen als in der Vergangenheit.

Die Wirtschaftsgeschichte seit der Mitte des letzten Jahrhunderts ist auch eine der globalen Handelsbeziehungen. Der Welthandel ist dabei in den meisten Jahren schneller gewachsen als die globale Wirtschaftsleistung. Obwohl die höchsten Wachstumsraten in den 1950er und 1960er Jahren erzielt wurden, kam es nicht zuletzt zum Ende des Jahrhunderts zu einem massiven Globalisierungsschub. Selbst der Einbruch des Welthandels von 2008 auf 2009 im Verlauf der großen Finanz- und Wirtschaftskrise, der stärkste in der Handelsgeschichte seit 1950,

konnte bereits im darauffolgenden Jahr wieder wettgemacht werden. Auch in den 2010er Jahren ging es weiter bergauf. Dabei sind die Handelsvolumina Chinas im 21. Jahrhundert wesentlich schneller gewachsen als jene der EU oder der USA. China ist dadurch zur weltweit führenden Handelsnation geworden. Verglichen mit den Anfangsjahren des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens GATT beträgt das weltweite Handelsvolumen heute rund das 40-fache. Allerdings verstärkten sich in der pandemiebedingten Krise auch Trends, die für die heutige Form der Globalisierung charakteristisch sind: Der Welthandel zeigt stärkere Schwankungen als die globale Wirt-

schaftsleistung. So ist sein Wert im Jahr 2020 mit einem Minus von rund 10 Prozent wesentlich stärker eingebrochen als die globale Wirtschaft; dafür ist er 2021 umso stärker wieder angestiegen. Insgesamt belief sich der Wert des Warenhandels im Jahr 2020 auf rund 17 Billionen US-Dollar (nach 19 Billionen 2019), der Handel mit Dienstleistungen auf rund 5 Billionen US-Dollar (nach 6 Billionen 2019). Damit übertrifft der Wert des Handels die Wirtschaftsleistung der USA, der nach wie vor größten Volkswirtschaft der Welt.

Waren dominieren die Handelsströme

Die absoluten Zahlen verdeutlichen, dass physische Güter in den internationalen Handelsbeziehungen weiterhin klar im Vordergrund stehen, der Anteil der Dienstleistungen liegt seit vielen Jahren bei rund 20 Prozent. Allerdings ist dieser weniger volatil als der Güterhandel, der stark von Wirtschaftskrisen gebeutelt wird. Lediglich die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie führten im Jahr 2020 auch dort zu einem deutlichen Rückgang (Stichwort Tourismus). Beim Warenhandel entfällt etwas weniger als die Hälfte des Werts auf den Handel mit Zwischenerzeugnissen, rund ein Viertel auf Konsumgüter und der Rest auf Primärerzeugnisse und Kapitalgüter. Die Anteile der verschiedenen Kategorien sind dabei in den letzten 15 Jahren relativ stabil geblieben sind.

Im Unterschied zum Dienstleistungshandel, der weiterhin vom globalen Norden dominiert wird, hat der globale Süden beim Warenhandel stark aufgeholt. Die Struktur der Exporte unterscheidet sich aber deutlich: Während der globale Norden bei den Exporten von Fahrzeugen und chemischen Erzeugnissen führt, exportieren Länder des globalen Südens deutlich mehr Kommunikationsausrüstung und Textilien. Im Zuge der Handelsbeziehungen „importiert“ der globale Norden bei einer konsumbasierten Betrachtung des globalen Ausstoßes von Treibhausgasen auch Emissionen. Die Entstehung zusätzlicher Emissionen ist aber nicht zuletzt auf den Frachtverkehr zurückzuführen, übertreffen doch bei vielen Gütern die Emissionen des Transports jene der Produktion. Welche Auswirkungen Vorhaben zur resilienteren Gestaltung von Lieferketten oder kreislaufwirtschaftliche Ansätze auf die Kräfteverhältnisse in den Handelsbeziehungen sowie deren

Beitrag zu den globalen Treibhausgasemissionen haben werden, wird erst die Zukunft zeigen.

Güterverkehr und Emissionen in der EU

Auch in der EU ist das Frachtvolumen in der jüngeren Vergangenheit weiter angestiegen, die Tonnenkilometer im Binnengüterverkehr beispielsweise von 2010 bis 2019 um 10,8 Prozent. Selbst im Pandemiejahr 2020 wurden acht Prozent mehr Fracht verschickt als 2010, auf der Straße sogar plus 12 Prozent, wobei einige Mitgliedstaaten wie Litauen, Lettland oder Tschechien noch deutlich höhere Wachstumsraten auf der Straße aufweisen. Damit lag der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße 2020 im Binnenverkehr durchschnittlich bei 77,4 Prozent. 2012 betrug der EU-Durchschnitt noch 73,5 Prozent. Gleichzeitig ist der Anteil der Schiene und der Binnenschifffahrt spiegelbildlich gesunken: Die Bahn hatte 2011 und 2012 noch Anteile von mehr als 19 Prozent, 2020 waren es nur noch knapp 17 Prozent. Anteile von mehr als 50 Prozent weisen nur Litauen und Lettland auf; dort lag der Bahnanteil im Frachtverkehr aber lange Zeit bei 70 bis 85 Prozent. Der Anteil der Binnenschifffahrt ging von den frühen 2010er Jahren bis 2020 von rund 7 Prozent auf knapp 6 Prozent zurück; in den Niederlanden beträgt ihr Anteil aber immerhin mehr als 40 Prozent. Freilich stehen nicht in allen Mitgliedstaaten sämtliche Verkehrsträger zur Verfügung. In den Inselstaaten Zypern und Malta gibt es im Binnengüterverkehr keine Alternative zur Straße, ihr Anteil beträgt daher 100 Prozent. Berücksichtigt man neben dem Güterverkehr in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten auch den Flugverkehr und die Seeschifffahrt innerhalb der EU, beträgt der Anteil des Straßenverkehrs am gesamten Frachtaufkommen in der EU im Jahr 2020 knapp 55 Prozent, jener des Seeverkehrs 29 Prozent. Die Luftfahrt hat mit 0,3 Prozent weiterhin einen vergleichsweise marginalen Anteil.

Gerade in Österreich galt der Verkehr lange Zeit beinahe als Unheilbringer der Klimabilanz, selbst im Pandemiejahr 2020 lagen seine Treibhausgasemissionen – einschließlich des „Kraftstoff- ▷

Kurzgefasst

Die globale Integration der Wirtschaft hat seit der Mitte des letzten Jahrhunderts zu einem massiven Anstieg der Handelsströme geführt. Bis heute dominieren Güterexporte die internationalen Handelsbeziehungen. Das führt zum Wachstum des globalen Frachtverkehrs. Damit die Klimaziele in Reichweite bleiben, sind entschlossene Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Sektors erforderlich.



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

Physische Güter stehen in den internationalen Handelsbeziehungen im Vordergrund, der Anteil der Dienstleistungen liegt bei rund 20 Prozent.

exports im Tank“, auf den im Jahr 2020 rund 25 Prozent der Verkehrsemissionen entfallen sind – um mehr als 50 Prozent über dem Basisjahr 1990, 2019 waren es sogar 74 Prozent. Verantwortlich dafür ist der Straßenverkehr, mit einem Anteil von 99 Prozent dominiert er klar die Emissionen des gesamten Sektors. Deutlich mehr als ein Drittel der Emissionen werden dabei von Lkw verursacht, die auch durch einen steigenden Anteil von Leerfahrten zum Wachstum beitragen. In der EU zeigt sich ein ähnlicher Trend, hier fällt das Wachstum aber geringer aus: Die Emissionen des Straßenverkehrs lagen 2020 11 Prozent höher als im Basisjahr 1990, im Jahr 2019 29 Prozent. Der CO₂-Ausstoß von leichten Nutzfahrzeugen legte bis 2019 sogar um 63 Prozent zu. Im Gleichschritt damit ist auch die Zahl der Kfz in der EU massiv gewachsen, neben knapp 250 Millionen Pkw waren 2019 35 Millionen Transportfahrzeuge in den EU-27 registriert. Damit verursacht der Straßenverkehr rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen der EU, Schwerlastwagen und Busse haben daran einen Anteil von 28 Prozent, leichte Nutzfahrzeuge von 11 Prozent. Vergleichsweise unbedeutend wirkt demgegenüber der Treibhausgasausstoß des gesamten Schienenverkehrs in der EU, sein Anteil an den EU-weiten Emissionen betrug im Jahr 2017 lediglich 0,5 Prozent. Auch bei globaler Betrachtung zeigt sich ein ähnliches Bild: Leichte und schwere Nutzfahrzeuge haben dann einen Anteil von knapp 30 Prozent an den gesamten Verkehrsemissionen, die Schifffahrt von knapp 11 Prozent, der Frachtverkehr in der Luft von etwas über zwei Prozent. Von der Klimaneutralität bis 2050 ist man damit noch weit entfernt: Zumindest in der EU sollen entsprechend den Plänen des Europäischen Grünen Deals die Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 Prozent sinken.

Ein Blick in die Zukunft

Der Transport Outlook 2021 des International Transport Forum (ITF) der OECD entwirft unter-



8%

Selbst im Pandemiejahr 2020 wurden in den EU-Mitgliedstaaten acht Prozent mehr Fracht verschickt als 2010. Icon: cah nggunung

Der Welthandel zeigt in der aktuellen Form der Globalisierung stärkere Schwankungen als die globale Wirtschaftsleistung.

schiedliche Szenarien für die weitere Entwicklung des Verkehrsvolumens bis 2050 und die daraus entstehenden Emissionen. Werden keine entschlosseneren Maßnahmen ergriffen, wird sich demnach das weltweite Transportvolumen mehr als verdoppeln: Verglichen mit dem Basisjahr 2015 wird der Personenverkehr um das 2,3-fache anwachsen, der Güterverkehr gar um das 2,6-fache. Dass die Wachstumsprognosen im Vergleich zur Vorgängerversion des ITF Transport Outlook reduziert wurden, liegt

sowohl an weniger optimistischen Aussichten für die wirtschaftliche Entwicklung als auch an den Klimaschutzverpflichtungen der Jahre 2018/19. Da das anhaltende Wachstum der globalen Wirtschaft und der Weltbevölkerung aber jedenfalls neue Verkehrsströme generieren werden, könnten auch die verkehrsbedingten globalen Emissionen den Schätzungen zufolge von 2015 bis 2050 weiterhin ansteigen – insgesamt um 16 Prozent, jene des Frachtverkehrs gar um 22 Prozent. Das Wachstum der Verkehrsströme würde also erzielte Emissionseinsparungen mehr als kompensieren. Mit ambitionierteren Maßnahmen könnten die Emissionen des Verkehrs allerdings auch bei einem steigenden Transportvolumen und einer anhaltenden Dominanz des Straßenverkehrs um bis zu 70 Prozent sinken, jene des Frachtverkehrs gar um 72 Prozent. Das erfordert aber, dass der Frachtverkehr mehr politische Aufmerksamkeit bekommt als in der Vergangenheit.

In Übereinstimmung mit vielen Verkehrsexpert:innen zielen die Politikempfehlungen der OECD darauf ab, den Gütertransport auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern, nicht zwingend notwendige Verkehre zu vermeiden, die Umstellung auf E-Fahrzeuge zu beschleunigen, sowie im gesamten Sektor die Energieeffizienz zu steigern und emissionsarme Technologien rasch zum Einsatz zu bringen. Dabei geht es auch um die Verbesserung der Distributionsinfrastruktur, die Zusammenarbeit in Lieferketten und die Konsolidierung von Frachten, Investitionen in Ladeinfrastruktur, Digitalisierung und Standardisierung sowie maßgeschneiderte regionale Lösungen. Gerade Städte müssen aufgrund ihrer räumlichen Struktur einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigeren Gestaltung des Verkehrssystems leisten. Die aktuelle Diskussion zur Resilienz von Lieferketten spielt der Dekarbonisierung des Frachtverkehrs zusätzlich in die Hände. Dementsprechend emp-



35 Millionen

Neben knapp 250 Millionen Pkw waren 2019 35 Millionen Transportfahrzeuge in den EU-27 registriert. Icon: geotatah

fehlt die OECD, Resilienz und Dekarbonisierung auch systematisch in der Wirtschaftspolitik zu verankern, unter anderem im Rahmen der Aufbauprogramme zur Bekämpfung der Folgen der Pandemie. Freilich würde auch die höhere Bepreisung von emissionsintensivem Frachtverkehr den Umbau beschleunigen, wobei bei der Schaffung von mehr Kostenwahrheit einerseits auf die Verteilungswirkungen umfassender Preismechanismen zu achten ist. Andererseits müssen auch sonstige soziale Kosten, nicht zuletzt die Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor, bei dieser Diskussion unbedingt berücksichtigt werden. Schlussendlich geht es auch um enge internationale Zusammenarbeit, etwa im Seeverkehr, der von den nationalen Klimaschutzambitionen ausgenommen ist. Zwar hat sich die Internationale Seeschiffahrts-Organisation bereits Dekarbonisierungsziele gesetzt, bisher aber nicht auf ausreichende Maßnahmen geeinigt. □



Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Europa

Aktuelle EU-Initiativen

Auf europäischer Ebene gibt es zahlreiche Vorhaben, um die Dekarbonisierung des Frachtverkehrs zu unterstützen. 2021 wurde zum „Europäischen Jahr der Schiene“ erklärt, auch um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn voranzutreiben. Schon 2019 wurden in einer Verordnung erstmals CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge geregelt: Bis 2030 müssen sie in zwei Stufen um 30 Prozent gegenüber dem Basiswert zur Verabschiedung der Verordnung sinken, im Rahmen des Fit for 55-Pakets werden zusätzliche Verschärfungen verhandelt. Zur Emissionsreduktion bei leichten Nutzfahrzeugen wurde bereits eine Einigung erzielt, ab 2035 dürfen neu zugelassene Fahrzeuge keine Emissionen mehr verursachen. Bereits ab

2024 müssen die Mauttarife für Lkw verpflichtend nach Emissionen differenzieren und emissionsfreie Lkw stark begünstigt werden. Daneben soll die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) soll zukünftig auch Vorgaben für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge machen. Eine Einigung wird in den kommenden Monaten erwartet, bis 2024 sollten die Mitgliedstaaten dann Strategierahmen für die nationale Umsetzung vorlegen. Allerdings schätzt die Kommission die Potenziale von E-Lkw im Vergleich mit Wasserstoff-Lkw Branchenkenner:innen zufolge womöglich doch zu wenig optimistisch ein, der Ausbau der Ladeinfrastruktur könnte also dennoch unzureichend sein. □

Güterverkehr in Österreich – klimafit bis 2040?

Die Ziele der Politik beim Güterverkehr sind klar: Weniger ist mehr, vor allem bei den Emissionen. Dafür braucht es ambitionierte Maßnahmen, etwa bei alternativen Antrieben oder der Schiene. Die Zeiten für unverbindliche Ankündigungen sind jedenfalls vorbei. VON FRANZ GREIL UND GREGOR LAHOUNIK



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

Foto: Erwin Schuh

Österreich muss bis 2040 klimaneutral sein. So will es das Programm der österreichischen Bundesregierung. In diesem Herbst wird ein neuer Masterplan den Weg zu einem nachhaltigen Güterverkehr aufzeigen, dessen CO₂-Emissionen in den letzten Jahrzehnten durch die Decke schossen. In knapp zwanzig Jahren soll die notwendige Antriebsenergie von Kraftfahrzeugen, Lokomotiven und Binnenschiffen für den Gütertransport nicht mehr CO₂ ausstoßen, als für ihre Produktion notwendig ist.



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

Foto: Erwin Schuh

Eine nüchterne Feststellung vorweg: Der angekündigte Masterplan für Güterverkehr ist vermutlich so verbindlich wie all seine Vorgänger – nämlich gar nicht. Wie der Gesamtverkehrsplan Österreich (2012) wird er ein Planungsdokument sein, das im Wesentlichen auf die Kooperation von Stakeholdern und Gebietskörperschaften hoffen muss. Umzusetzen hat er allerdings den Green Deal der EU, der mit klimafitten Vorschriften tatsächlich ernst macht. Energieeffizienz und Verfügbarkeit von Energie aus sauberen Quellen werden daher zwangsläufig auf der Tagesordnung stehen.

Das Umweltbundesamt (UBA) stellt fest, dass Österreich im Jahr 2040 auch mit großen Anstrengungen nur eine bestimmte Menge an erneuerbarer Energie zur Verfügung haben wird. Diese

Mehr Züge für den Güterverkehr bedeuten weniger Züge für Millionen Pendler:innen und Schüler:innen.

ist niedriger als der derzeitige Gesamtenergiebedarf. Laut UBA bedeutet das für den Verkehr eine Reduktion auf ein Drittel und impliziert möglichst energieeffiziente Verkehrs-

träger auch im Güterverkehr. Hier ist die Schiene der Straße bei Weitem überlegen. Das bedeutet ein Nullwachstum bei der, auf der Straße transportierten Warenmenge. Ein geringfügiges Wachstum

im gesamten Güterverkehr darf stattfinden, muss aber auf der Schiene erfolgen. Die Gretchenfrage ist daher, wie soll das alles funktionieren?

Dem Güterverkehr auf der Schiene kommt hier eine wichtige Rolle zu. Laut Masterplan soll sein Marktanteil, sofern die EU sich schienenfreundlicher aufstellt, von 31 Prozent bis auf 40 Prozent ansteigen. Das impliziert eine Steigerung von derzeit 28 auf 35 Mrd. Tonnenkilometer auf der Schiene im Jahr 2040. Inwieweit das gelingen kann, ist fraglich. Letztlich wird es auf dem Schienennetz eng, zusätzliche Züge haben nicht immer Platz.

Güterwaggons statt Schnellbahn?

Die Kommission hat einen Entwurf zur Optimierung der Transeuropäischen Netze präsentiert. Ziel ist es, den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu fördern. Maßnahmen wie die schnellere Einführung des Europäischen Zugversicherungssystems (ETCS) sowie der raschere Infrastrukturausbau sind sicherlich zu begrüßen. Der alleinige Fokus auf internationale oder auf Hochgeschwindigkeitsverkehre birgt aber auch Risiken. In Europa wird auf der Schiene vielfach im sogenannten Mischbetrieb gefahren. Das bedeutet, dass unterschiedliche Verkehre (Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehre, Regionalzüge)



93%

der Reisenden auf der Schiene fahren nicht international. Nur mit dem Stadt- und Regionalverkehr kann der Green Deal gelingen. Icon: freepic



Die Dominanz des Lkw muss gebrochen werden.

auf derselben Infrastruktur fahren. Dies erfolgt mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Je höher die Differenzen bei den Zuggeschwindigkeiten sind, desto schwieriger wird die Sicherstellung des Mischbetriebes, letztlich fehlen die Möglichkeiten des Überholens. Insgesamt können dann weniger Züge je Trassenkilometer fahren – auch im Güterverkehr. Das Erhöhen der Geschwindigkeit einzelner Züge kann daher das Einhalten von Taktfahrplänen erschweren. Gerade der Taktverkehr ist aber für verlässliche Umsteigeknoten und -zeiten für die Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr unverzichtbar. Netzausbau und Fahrgeschwindigkeiten sollten sich daher weiterhin nach den Erfordernissen der Taktfahrpläne und der Netzauslastung richten.

Der alleinige Fokus auf hohe Geschwindigkeiten gefährdet die Mobilitätsbedürfnisse der Hauptkund:innen der Bahn: den Millionen täglichen Arbeitspendler:innen und Schüler:innen. Internationale Verbindungen nutzen EU-weit nur 7 Prozent der Reisenden. Mehr Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr und Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten bedeuten daher weniger Trassen und weniger Züge für 93 Prozent der Reisenden. Eine Verschlechterung der Bedingungen im Regionalverkehr konterkariert somit die Ziele des

Green Deals und stellt einen Rückschritt für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik dar, insbesondere in den boomenden Agglomerationen.

Digitalisierung als Chance für die Schiene

Die DAK, die „digitale automatische Kupplung“ für Schienenfahrzeuge, ist weitaus mehr als eine rasche Möglichkeit, Waggons und Loks aneinander zu hängen. Sie steigert auch die Effizienz der Verkehre. Über die Möglichkeit von „Zusatzgoodies“, wie die Stromversorgung, Zugschlusskontrolle, höhere Geschwindigkeit, automatisierte Wagenkontrolle usw., werden Verbesserungen erreicht. Ein besonders bedeutender Vorteil ist die digitale Einbindung aller Fahrzeuge in das europäische Zugsicherungssystem. Damit können bedeutende Steigerungen bei der Trassenauslastung erzielt, sowie die Infrastruktur besser und effizienter genutzt werden. Über die DAK wird nicht nur die Attraktivierung der Eisenbahnen erreicht. Sie stellt auch einen wichtigen Baustein bei der Erreichung der Ziele des Green Deals dar. Laut Österreichischen Bundesbahnen kann so eine Reduktion zwischen 10 und 20 Millionen CO₂ pro Jahr erzielt werden. ▷

Kurzgefasst

Für die Klimaneutralität im Jahr 2040 muss der Güterverkehr seinen Beitrag leisten. Der Masterplan der Regierung setzt hier vor allem auf mehr Schienenverkehr und strombetriebene Lkw. Mehr Verkehr auf der Straße darf es aber in keinem Fall geben.

Die digitale Kupplung bei der Bahn steht für mehr als für das Zusammenhängen von Waggons: Sie steht für mehr Sicherheit, mehr Kund:innenkomfort und höhere Netzleistung.

Die DAK ist ein Gemeinschaftsprojekt zahlreicher Bahnen und Hersteller:innen. Die Österreichischen Bundesbahnen waren federführend an deren Entwicklung beteiligt. Die erste Versuchsphase ist für 2026 geplant.

Elektrisch auf der Straße in die Klimaneutralität

Die Hauptlast beim Warentransport liegt derzeit auf dem Straßengüterverkehr, mit einem Anteil von rund 60 Prozent der Verkehrsleistung, also der transportierten Tonnen je Kilometer. Zwei Drittel des Warentransports erfolgen auf Österreichs Straßen dabei auf Entfernungen unter 150 Kilometer und sind daher nur schwer auf Bahn und Binnenschiff zu verlagern.

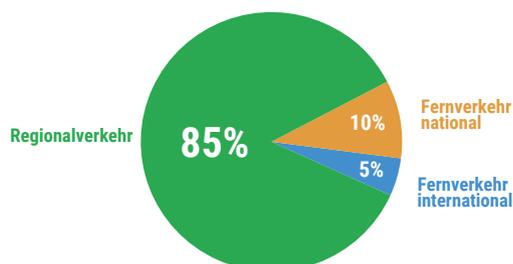
Der Masterplan Güterverkehr soll zwar im Herbst vorgestellt werden, die wichtigsten Eckpunkte sind aber schon durchgesickert. Batteriebetriebene Lkw sollen demnach die gewünschte Klimaneutralität gewährleisten. Leichte Nutzfahrzeuge bis 18 Tonnen sollen in Österreich ab 2030 nur mehr emissionsfrei neu zugelassen werden. Ab 2035 soll dies

Auch bei vollständiger Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs muss dieser weniger werden, sonst sind die Gesamtreduktionen bei CO₂ nicht erreichbar.

auch für Lkw über 18 Tonnen gelten. Der Masterplan verschweigt aber ein grundsätzliches Henne-Ei-Problem: Ohne ausreichende Ladeinfrastruktur gibt es keine E-Lkw und ohne ausreichend viele E-Lkw auf Straßen errichtet niemand eine passende Ladeinfrastruktur. Bis dato gibt es außer vagen Herstellerzusagen kein „Verbrenner-Verbot“ der EU bei Lkw. Bei der Ladeinfrastruktur zeichnet sich nur eine dürftige Mindestabdeckung auf Autobahnen und Schnellstraßen durch EU-Vorschriften ab. Ein großer Wurf bei der Ladeinfrastruktur für regionale Güterverkehre und Logistikhubs fehlt überhaupt.

Schwachpunkt des Masterplans ist, dass er bei der Umsetzung vage bleibt. Eigentlich müssten jetzt schon für die nächsten fünf Jahre verbind-

Zugfahrgäste in Österreich nach Wegzweck 2019



Die Gesamtenergiemenge des Verkehrs muss auf ein Drittel reduziert werden. Icon: freepic

liche Vorgaben gemacht werden, beispielsweise für den kleinen Lieferverkehr in Ballungszonen, wo emissionsfreie Fahrzeuge zur Verfügung stünden. Das Ziel, den Lkw-Verkehr im Jahr 2040 auf das heutige Niveau zu begrenzen, bleibt somit völlig offen. Hier bräuchte es eigentlich einen umfassenden Maßnahmenmix, der bei der Umsetzung von Kostenwahrheit, Raumordnung, Regulierung, Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping und Maßnahmenvollzug wirklich alle Register zieht.

Über die Zielerfüllung entscheidet aber nicht die Verkehrspolitik allein, sondern es ist eine grundlegende Änderung unserer Wirtschaftsstruktur notwendig, die das Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte beendet. Darüber hinaus müssen öffentliche Haushalte eine betriebsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur sicherstellen. Gerade das Beispiel Deutschland zeigt, wohin die falsch verstandene Sparpolitik der letzten Jahrzehnte geführt hat: Autobahnen haben eine eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit, das Schienennetz ist marode und fast alle Schleusen im Netz der deutschen Bundeswasserstraßen sind in einem unzureichendem Erhaltungszustand. Die zentrale Lage Deutschlands als Verkehrsdrehscheibe in der Mitte Europas behindert Österreichs Wirtschaft vor allem im Schienengüterverkehr bei komplexen Lieferketten massiv und ist eine Hypothek bei Verlagerungszielen für einen klimafitten Güterverkehr.

Ambitionierte Ziele brauchen unverzüglich Taten

Österreich muss noch einiges unternehmen, um verbindlichen EU-Zielen bei der Reduktion der Emissionen im Verkehr entsprechen zu können. Alternative Antriebe auf der Straße können dazu sicherlich einen Beitrag leisten. Für eine tatsächliche Verkehrswende und für die erforderliche Einsparung der Gesamtenergiemenge im Verkehr braucht es aber mehr. Es muss auf energieeffizientere Verkehrsträger gesetzt werden, die Digitalisierung des Bahnverkehrs sowie der Schieninfrastrukturausbau müssen forciert werden. Auf der Straße heißt das einen verbindlichen Fahrplan für Dekarbonisierung, der ohne Verzögerung beim Lieferverkehr in Ballungszonen beginnen muss. □

Klimaneutraler Güterverkehr – wie kann das gehen?

Die Emissionen im Gütertransport entfernen sich weiter von den Klimazielen. Im Interview verweist **Claudia Nemeth** auf die Anstrengungen des Klimaschutzministeriums.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist seit vielen Jahren ein nicht erreichtes Ziel. Wo stehen wir da heute und wie soll das erreicht werden? Österreich setzt seit langem im Güterverkehr auf eine konsequente Verlagerungspolitik, deshalb lag der Modal Split-Anteil der Schiene in Österreich 2020 bei 29,7 Prozent (nach Eurostat-Zählung), nicht wie im EU-Schnitt bei 16,8 Prozent. Die Verlagerungsziele des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP), nämlich 34 bzw. 40 Prozent im EU-Gleichklang, sind ambitioniert. Das BMK investiert daher auch in Zukunft in den Ausbau der Bahninfrastruktur, bietet finanzielle Unterstützung für die Verlagerung auf die Schiene und setzt ordnungspolitische Rahmenbedingungen.

Lohn- und Sozialdumping machen seit Jahren den internationalen Straßengüterverkehr im Vergleich zur Schiene immer billiger. Welche Anstrengungen sind in Österreich geplant, um die Lage der Beschäftigten zu verbessern? Der Straßengüterverkehr ist viel kleinteiliger organisiert als die Schiene und die Nicht-Einhaltung bestehender Vorschriften ist schwieriger zu kontrollieren. Effektive Kontrollen, sowohl fahrzeugtechnisch, als auch bezogen auf Ladung und Lenker, sind daher wesentlich. Das Klimaschutzministerium engagiert sich für eine verstärkte Zusammenarbeit der Kontrollbehörden. Zukünftige digitale Entwicklungen eröffnen weitere Möglichkeiten, die eine Überprüfung der Einhaltung bestehender Vorschriften erleichtern werden.

Claudia Nemeth ist Abteilungsleiterin der Sektion II/Abtl. II/5 (Güterverkehr) im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.



Der neue Masterplan Güterverkehr soll konkrete Maßnahmen zur Verlagerung enthalten.

Klimaneutraler Güterverkehr kann nur gemeinsam gelingen: Vermeiden (wo möglich), verlagern (auf die Schiene) und verbessern (durch Umstellen auf emissionsfreie Fahrzeuge).

Derzeit wird an einem Masterplan Güterverkehr gearbeitet. Wird dieser Plan auch konkrete Maßnahmen zur Verlagerung enthalten? Auf Basis des MMP konkretisiert dieser Masterplan die für den Güterverkehr relevanten Ziele, enthält aber auch konkrete Maßnahmen. Neben vielen anderen zählen dazu verstärkte Information über Verlagerungsmöglichkeiten sowie diesbezügliche Unterstützung für Unternehmen durch einen Verlagerungcoach. Auch der weitere Ausbau der Infrastruktur sowie Verbesserungen in der betrieblichen Abwicklung des Schienengüterverkehrs spielen eine wesentliche Rolle. Förderungen zur Verkehrsverlagerung sind vorgesehen.

Bis 2035 sollen auch im Bereich des Güterverkehrs nur mehr emissionsfreie Fahrzeuge neu zugelassen werden. Reicht die Strom und die Ladeinfrastruktur für E-Lkw und oder Wasserstoff-Lkw?

E-Fahrzeuge sind durch ihren höheren Wirkungsgrad deutlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, der Gesamtenergieverbrauch durch einen Umstieg von fossil auf elektrisch betriebene Fahrzeuge sinkt. Die Grundlage für Ausbau der zusätzlich benötigten Menge erneuerbaren Stroms ist mit dem Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz bereits gelegt. Insgesamt sieht es einen Ausbau um 27 Terawattstunden (TWh) bis 2030 vor. Angesichts begrenzter Potenziale an erneuerbarer Energie sind ein Fokus auf energieeffiziente Antriebsformen im Straßengüterverkehr und vor allem zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung erforderlich. Das BMK unterstützt den Antriebswechsel durch Förderungen für Fahrzeuge und Infrastruktur (ENIN – Förderprogramm für Emissionsfreie Nutzfahrzeuge). □

Mit dem Lkw unterwegs in Europa – moderne Ausbeutung im Alltag

Das Ziel des EU-Mobilitätspaketes ist es, die Arbeitsbedingungen von Fahrer:innen im grenzüberschreitenden Güterverkehr zu verbessern – kann das künftig gelingen? VON BETTINA HAIDINGER UND STEFANIE PRESSINGER

Kurzgefasst

Lkw-Gütertransporte haben in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen und machen derzeit europaweit 75 Prozent des Transportaufkommens aus. Es sind die Lenker:innen, die die Verantwortung tragen und uns alle tagtäglich mit Gütern versorgen. Wie wichtig das ist, haben wir zuletzt im Rahmen der Corona Pandemie gesehen. Aber wie steht es um ihre Arbeitsbedingungen?

Mirko Jovanović ist Serbe. In Slowenien hat er einen Job als Lkw-Fahrer gefunden. Er ist bei einem slowenischen Frächter angestellt, der für Mirko ein Arbeitgeber-gebundenes Arbeitsvisum beantragt hat und für den Mirko internationale Frachtaufträge quer durch Europa übernimmt. Mirkos Lohn beträgt 6,21 Euro pro Stunde, das ist der slowenische Mindestlohn, dazu kommen 12 bis 16 Cent kilometerabhängige Vergütung und Wochenendpauschalen, die als Taggelder verrechnet werden.

Im Durchschnitt verdient Mirko 1.600 bis 1.900 Euro netto pro Monat. Auf den ersten Blick klingt das nach einem guten Verdienst. Aber, dafür ist Mirko circa sechs bis acht Wochen durchgehend auf Europas Straßen unterwegs, ohne Zwischenstopp zu Hause. Er fährt,

be- und entlädt seinen Lkw in Österreich, Deutschland und in Frankreich, dann kehrt er wiedernach Slowenien zurück.

Würde er nur in Österreich fahren, stünde ihm ein Mindestlohn von 10,03 Euro pro Stunde zu, in Deutschland wären es 9,82 Euro, und in Frankreich 10,57 Euro. Kilometerabhängige Vergütung, wie Mirko sie bekommt, ist gemäß der EU-Verordnung 561/2006 eigentlich verboten, in der Praxis aber durchaus üblich. Fahrer bekommen bis zu 1 € pro gefahrenem Kilometer – das hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, weil Pausen möglichst vermieden werden. Seine Taggelder und Übernachtungspauschalen sollte Mirko eigentlich für seine Verpflegung und Unterkunft aufwenden. Undenkbar, wenn man weiß, was Verpflegung im Umkreis von Autobahnen kostet und sogar die Toilettenbenützung jedes Mal mit mindestens 0,50 Cent zu Buche schlägt. Es bliebe

ihm nur noch wenig Geld übrig. In der Praxis sind Diäten und Aufwandsersätze daher Teil seines Verdienstes. Um über die Runden zu kommen, bereitet er sich seine Mahlzeiten auf Autobahnraststätten mit einem Gaskocher zu. Die Lebensmittel nimmt er von zu Hause mit, weil sie dort billiger sind. Er verbringt seine Pausen in der Fahrerkabine seines Lkw – dort schläft er auch – jeden Tag, auch an den Wochenenden. Damit verstößt er eigentlich gegen zwingendes EU-Recht, da die wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw verbracht werden darf – theoretisch. Weil die Tagegelder, die mehr als die Hälfte von Mirkos Einkommen ausmachen, nicht sozialversicherungspflichtig sind, bekommt Mirko im Falle von Krankheit, Arbeitslosigkeit und später in der Pension weniger Geld. Neben geringem Verdienst und der Aussicht auf Altersarmut führen weitere Faktoren zu katastrophalen Arbeitsbedingungen, etwa permanenter Zeitdruck, überfüllte und schlecht ausgestattete Parkplätze, ständige Verfügbarkeit, „übliche“ laufende Überwachung durch die Arbeitgeber:innen via GPS, unmögliche Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Übermüdung, Überanstrengung und das bei gleichzeitig hoher Verantwortung.

Kabotage ist das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen.



Bettina Haidinger hat Volkswirtschaftslehre, Politikwissenschaft und Ethnologie studiert. Sie ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei FORBA seit 2007.

Foto: Forba

Systematische Ausbeutung

Das Beispiel über den Arbeitsalltag des Lkw-Fahrers Mirko Jovanović ist nicht die Ausnahme, sondern stellt vielmehr die Regel dar. Dieser und ähnliche Fälle von massiven Verstößen, werden seitens der slowenischen Gewerkschaft NSDS, der Gewerkschaft Vida und der deutschen Beratungs-

1 Euro

Kilometerabhängige Entlohnung, die von Centbeträgen bis zu einem Euro reicht, ist grundsätzlich verboten!



Foto: pixabay/Gerhard

Immer mehr Lkw-Verkehr und schlechte Arbeitsbedingungen beeinträchtigen nicht nur die Lkw-Fahrer:innen sondern auch die Verkehrssicherheit.

stelle Faire Mobilität laufend festgestellt und bei Behördenkontrollen regelmäßig vorgefundenen.

Ein Beispiel aus der Praxis: bei einer gemeinsamen Aktion der Gewerkschaften Vida und NSDS im September 2020 an der slowenischen Autobahnabfahrt Prepolje sprachen die Gewerkschafter:innen mit ca. 40 Lkw-Fahrer:innen; 75 Prozent von ihnen waren auf dem Weg ins Ausland, um internationale Transportdienstleistungen zu erbringen. 90 Prozent dieser Lenker:innen berichteten über zahlreiche Verstöße gegen geltendes Arbeitsrecht: Unterbezahlung bei Kabotagefahrten (Erklärung: Kabotage ist das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen) in Österreich (weil weniger als der landesübliche Mindestlohn abgerechnet und bezahlt wurde), Zahlung von Diäten statt Stundenlohn, wobei Diäten dann sozialversicherungsrechtlich nicht berücksichtigt werden. Weiters: Nichtzahlung der Urlaubsvergütung, die in Slowenien eigentlich obligatorischer Bestandteil des Entgelts ist, sowie vom Arbeitgeber „empfohlene“ Verstöße gegen die Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten.

Lenker:innen aus Drittstaaten – die billige Alternative

Der Beruf des Lenkers bzw. der Lenkerin hat massiv an Attraktivität verloren, gleichzeitig aber

steigen die transportierten Volumina. Schlechte Bezahlung und miserable Arbeitsbedingungen haben den Beruf unattraktiv gemacht. Deshalb werden immer mehr Lenker:innen aus Drittländern angeworben. Diese Entwicklung kann an der Ausstellungspraxis für sogenannte Lenkerbescheinigungen beobachtet werden. Das sind Bescheinigungen für Drittstaatsangehörige, die weder EU-Bürger sind noch eine permanente Aufenthaltserlaubnis für die EU haben.

Mobilitätspaket – wird es liefern?

Die Beweislage über katastrophale Arbeitsbedingungen und die Nichteinhaltung der europäischen und nationalen Sozialvorschriften im Straßenverkehr ist erdrückend, die Durchsetzung von Ansprüchen ist für die Fahrer:innen sehr schwierig und die Verantwortung für menschenwürdige Arbeitsbedingungen wird vom oberen Ende der Transportkette (bewusst) negiert. Diese Entwicklung ist direkte Folge der Liberalisierung des EU-Straßentransports. Seit Jahren wird von der EU versucht, durch Re-Regulierung mittels Verordnungen und Richtlinien, die auf eine Harmonisierung der Sozialvorschriften in der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung abzielen sollten, Verbesserungen zu erwirken. ▷

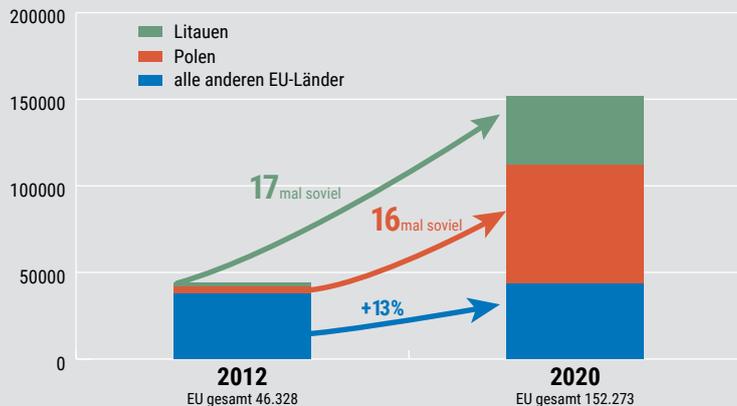


Stefanie Pressinger ist Juristin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

Foto: AK/Ulrike Weiss

Gütertransporte haben stark zugenommen und machen europaweit 75 Prozent des derzeitigen Transportaufkommens aus.

Polen und Litauen stellen immer mehr Lenkerbescheinigungen für billigere Fahrer:innen aus Nicht-EU-Ländern aus



Vor allem Polen und Litauen, aber auch Slowenien, Slowakei und Tschechien geben immer mehr Lenkerbescheinigungen für Fahrer:innen aus Nicht-EU-Ländern aus, die den Zugang zum europäischen Arbeitsmarkt ermöglichen. Sie machen innerhalb der EU mittlerweile 85 Prozent aller Lenkerbescheinigungen aus, und ihre Anzahl hat sich seit 2012 insgesamt verzehnfacht.

EU-Richtlinie soll richten

Entsendung von Fahrer:innen – unklare Regeln

Die EU-Richtlinie über die Entsendung von Lkw-Fahrer:innen legt fest, wann genau Lenker:innen, die im grenzüberschreitenden Transport arbeiten, Anspruch auf den geltenden Mindestlohn und die wichtigsten Beschäftigungsbedingungen des jeweiligen Mitgliedstaates der EU haben, in dem sie gerade tätig sind. Das betrifft auch Bestimmungen zu Urlaub, die Grenzen der täglichen und wöchentlichen Höchstarbeitszeit und den Arbeitnehmer:innenschutz. Expert:innen bewerten die neue Richtlinie durchaus ambivalent: Positiv ist, dass die Entsendevorschriften eine EU weite Vereinheitlichung schaffen wollen und somit Rechtssicherheit für die Transportbranche hergestellt wird.

Negativ zu sehen ist, dass es in der Praxis zu zahlreichen illegalen Umgehungen kommt und dass Kontrollen durch die unterschiedlichen komplizierten Regelungen, die hier zusammenspielen in der Praxis derart erschwert werden, dass man hier schon von Unmöglichkeit sprechen muss. Es drängt sich hier die Frage auf „wem nützt das?“

Damit Fahrer:innen überall faire Löhne bekommen, sind gute und verständliche Informationen über ihre Rechte sowie mehr Kontrollen und bessere Kontrollmöglichkeiten dringend nötig.

Erst ab 2025 sollen intelligente Fahrtenschreiber EU-weit die Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten erleichtern.

Das Mobilitätspaket I stellt hier einen neuen Anlauf dar und wird jetzt sukzessive umgesetzt. Neue Vorschriften für das grenzüberschreitende Arbeiten („Entsendung“ s. Kasten) von Lenker:innen sowie überarbeitete Kriterien für die Zulassung als Kraftverkehrsunternehmer sind vorgesehen, um die Gründung von Briefkastenfirmen zu verhindern. Die verpflichtende Ausstattung mit intelligenten Fahrtenschreibern in Lastkraftwagen ist für 2025 anvisiert und soll die Kontrolle der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten erleichtern. Darüber hinaus wurden die Frächter verpflichtet, die Einsatzpläne der Lenker:innen so zu gestalten, dass diese in regelmäßigen Abständen nach Hause zurückkehren können.

Im Zusammenhang mit dem Mobilitätspaket wurde das TransFair Projekt ins Leben gerufen. Länderübergreifend wird hier evaluiert, wie sich die Vorschriften des Mobilitätspaketes im Güterbeförderungssektor auswirken und ob die Umsetzung die gewünschten Ergebnisse liefert. Hauptgewicht liegt neben Forschung auf einer Förderung der Zusammenarbeit von Verkehrsgewerkschaften und Aufsichtsbehörden. Gemeinsame Kontrollen nationaler Behörden mit Unterstützung der Europäischen Arbeitsbehörde ELA im Straßentransport bringen zahlreiche Verstöße ans Tageslicht: Am 6. Juni 2022 etwa fand eine gemeinsame Kontrolle von belgischen und bulgarischen Behörden im Hafen von Zeebrugge statt. Insgesamt wurden 153 Fahrzeuge und Lenker:innen auf die Einhaltung der Sozialvorschriften geprüft, dabei wurden unglaubliche 101 Verstöße gegen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten festgestellt. Neue Regeln gibt es auch für die Entlohnung von Lenker:innen auf grenzüberschreitenden Touren. Fazit: sie bleiben kompliziert und ihre Einhaltung wird für Behörden äußerst schwierig zu überprüfen sein.

Und was machen Gewerkschaften dagegen?

Lenker:innen auf internationalen Touren sind oft mit einer Vielzahl von Hürden konfrontiert, wenn sie ihre Arbeitsrechte und den ihnen zustehenden Lohn geltend machen wollen. Sie haben Schwierigkeiten, die gefinkelten internationalen Unternehmensstrukturen und Vertragskonstrukte auf ihre Auswirkungen hin zu überprüfen.

Zudem variieren die Ansprechpartner:innen für die Vertretung ihrer Anliegen (Behörden, Interessensvertretungen). Meistens können die Fahrer nicht von der Gewerkschaft des Landes, in dem die Transportleistung erbracht wird, vertreten werden, da es keinen gesetzlichen Anknüpfungspunkt gibt. Auch mangelt es an ausreichenden und leicht zugänglichen Informationen über die Rechte der Fahrer:innen auf internationalen Touren. In Österreich gibt es eine Website mit detaillierten und mehrsprachigen Informationen für entsandte Arbeitnehmer:innen, einschließlich entsandter Lenker:innen sowie entsendende Unternehmen. Es ist jedoch fraglich, wie hilfreich solche unpersönlichen Informationen im Alltag sind. Direkte Beratung und niedrigschwellige Informationen gibt es selten.

In Deutschland hat sich das DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund) Beratungsprojekt Faire Mobilität daher zum Ziel gesetzt, Lenker:innen vor Ort – also auf Rastplätzen – aufzusuchen und sie dort zu beraten. Faire Mobilität und damit auch die angebotenen Beratungsleistungen werden auf der Grundlage eines vom Deutschen Bundestag im Arbeitnehmer-Entsendegesetz für den DGB geschaffenen Rechtsanspruches aus Mitteln des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales sowie durch eigene Mittel des DGB und seiner Partner finanziert.

In langfristig angelegten Kampagnen konzentriert sich Faire Mobilität auf das Thema Durchsetzung des Mindestlohns. Die Lenker:innen bekommen Informationen in ihrer Muttersprache über Ausbeutungsmechanismen im Straßentransport, d.h. sie können erkennen, dass die Ausbeutung System hat und sie keine „Einzelfälle“ sind. Sie bekommen konkrete Handlungsanleitungen, um die Ausbeutung zu dokumentieren, und Kontaktinformationen zu lokalen Gewerkschaften, die sie unterstützen. Der Praxisleitfaden „Sechs Werkzeuge zur Organisation von Lkw-Fahrer:innen in Europa“ bietet auch Informationen für Gewerkschaften, die die Situation von Lenker:innen auf internationalen Touren positiv verändern wollen.

Um eine nachhaltige Verbesserung der dargestellten Arbeits- und Sozialbedingungen wird die EU künftig nicht umhinkommen, wenn sie den Sektor stärken und nachhaltig attraktiv gestalten möchte. □

Die Forderungen der AK

Klimaschutz und bessere Arbeitsbedingungen

Ein klimafitter Güterverkehr braucht eine nachhaltige und intakte Verkehrsinfrastruktur.

Die öffentliche Hand muss diese sicherstellen und bei Kostenwahrheit, Raumplanung, Regulierung und Kontrolle wirklich aus dem Vollen schöpfen.

Vom „Kapitän der Landstraße“ ist heute nichts mehr übrig.

Es bedarf dringend einer höheren und sozialversicherungsrechtlich wirksamen Entlohnung. Die EU ist gefordert, schnell verbindliche und einfach zu kontrollierende Entlohnungsstandards in den Mitgliedstaaten vorzugeben, um die Ausbeutung der Fahrer:innen endlich abzustellen und Altersarmut zu verhindern. Damit die Verkehrssicherheit verbessert wird, müssen die Aus- und Weiterbildungsstandards auch bei Fahrer:innen aus Drittstaaten gewährleistet sein.

Mehr und effiziente Kontrollmöglichkeiten und Informationen

in der EU und im gesamteuropäischen Raum sollten endlich zu einer tatsächlichen Entlastung der im Transportbereich Beschäftigten führen. Die derzeitigen Regelungen entsprechen in der Praxis einem zahnlosen Papiertiger, der nichts bewirkt. Arbeitsbehörden und Sozialversicherungsträger müssen unter Einbeziehung der Interessenvertretungen verständliche Info-Broschü-

ren in den Sprachen der Fahrer:innen über ihre Rechte an Rastplätzen und Tankstellen zur Verfügung stehen.

Mehr Güter auf die Schiene verlagern spart knappe Energie.

Der Personenverkehr darf dabei aber nicht auf der Strecke bleiben, denn ohne Pendler:innenzüge gelingt die Klimawende nicht. Deshalb weiter Vorrang für Personenverkehr sicherstellen, Schienennetz ausbauen und Güterverkehr treffsicher fördern.

Soziale Infrastruktur schaffen und ausbauen.

Entlang des hochrangigen Straßennetzes sollte zumindest alle 60 Kilometer ein ausreichend großer Rastplatz mit genügend kostenfreien sanitären Einrichtungen (Dusche, WC und Küche) zur Verfügung stehen. Mittels Fahrerkarte könnte sichergestellt werden, dass nur Berechtigten die Nutzung möglich ist. Für die Fahrer:innen würde dies eine enorme soziale und qualitative Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen darstellen.

Straßengüterverkehr mendenmäßig einbremsen und emissionsfrei machen.

Die städtischen Ballungszonen müssen möglichst schnell damit beginnen. Dafür braucht es verbindliche Vorgaben und eine ausreichende Ladeinfrastruktur für einen emissionsfreien Lieferverkehr. □

Kurzgefasst

Das neue deutsche Tesla-Werk steht unter den Zeichen von Instabilität sowohl aus betriebswirtschaftlicher, arbeitsrechtlicher, aber auch ökologischer Perspektive.

Ein Beispiel dafür, wie schwierig es ist, aufgrund bestehender Zielkonflikte zwischen regionaler Wirtschaftsförderung, Beschäftigten- und Umweltschutz nachhaltige Betriebsansiedlung zu organisieren, vor allem wenn eine gewerkschaftsfeindliche Haltung hinzukommt. Deshalb ist es wichtig, bei strukturellen Maßnahmen die Sozialpartner und Verbände sowie Nichtregierungsorganisationen frühzeitig zu beteiligen.



Tesla-Werk: Entwicklungsmotor oder Problemstifter?

Am 22. März wurde das neue deutsche Tesla-Werk in Brandenburg eröffnet. Dem voraus ging ein UVP-Verfahren, weil das Werk im Wasserschutzgebiet liegt. 12.000 Arbeitsplätze und wirtschaftliches Interesse hatten Vorrang gegenüber Umweltbedenken. VON SUSANNE WIXFORTH UND KAOUTAR HADDOUTI

Die Erwartungen an den neuen Tesla-Standort waren hoch, sowohl seitens des Unternehmens als auch der Politik. Mit den Worten „Der Osten ist vorne mit dabei“ von Bundeskanzler Olaf Scholz

und „This is a great day for the factory“ von Elon Musk wurde das Werk im März 2022 eingeweiht. An dem Standort sollen nicht nur 500.000 Elektroautos pro Jahr produziert werden – etwas mehr als der Hälfte der 940.000 Autos, die Tesla 2021 global verkaufte – sondern auch die Batterien für diese Fahrzeuge. Eine sogenannte „Gigafabrik“.

Damit einher gehen wichtige Impulse für den Arbeitsmarkt: So soll die Zahl der derzeit 4.500 Beschäftigten langfristig auf 12.000 wachsen.

Ein Betriebsrat im Tesla-Werk kann nicht die Notwendigkeit gewerkschaftlicher Unterstützung in Tarifverträgen ersetzen.

Tesla soll einen Entwicklungsimpuls für die strukturschwache Region geben, indem es zusätzlich zur Produktion auch Forschung und Entwicklung vorantreibt, weshalb es vom IPCEI-Projekt (wichtiges Projekt im Europäischen Interesse) für Batterieproduktion mit einer zweistelligen Milliardensumme profitieren könnte. Im November 2020 stellte Tesla einen Förderantrag im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Regionale Wirtschaftspolitik.

Nachhaltige Beschäftigung oder Klassenkampf?

Die wirtschaftlichen Hoffnungen sind angesichts der ökonomischen Schwierigkeiten des Konzerns vorerst gedämpft. Tesla-Aktien fielen im zweiten Quartal 2022 um 46 Prozent. Dies sind aber nicht die einzigen Sorgen aus gewerkschaftlicher Sicht.

Denn das Unternehmen ist in den USA für seine gewerkschaftsfeindliche Politik bekannt. Die Beschäftigten von Tesla sind nicht gewerkschaftlich organisiert. Für die Behinderung gewerkschaftlicher Arbeit wurden Elon Musk und andere Führungskräfte 2019 vor Gericht belangt. Das Verwaltungsgericht entschied, dass 12 Maßnahmen des Unternehmens gegen das US-Arbeitsrecht verstießen. Dazu gehört, dass das Sicherheitspersonal Beschäftigte belästigte, die auf dem Parkplatz Gewerkschaftsbroschüren verteilten, dass es den Beschäftigten verboten war, gewerkschaftsfreundliche T-Shirts und Buttons zu tragen, dass Gewerkschaftsorganisatoren wiederholt verhört und schließlich einer von ihnen entlassen wurde. Ein wichtiger Sieg der Gewerkschaften: Das entlassene Personal musste wiedereingestellt, die Monatslöhne rückwirkend ausbezahlt werden.

In Deutschland verfolgt Elon Musk eine andere Strategie. So fand eine Betriebsratswahl im März 2022 statt. Doch ist im Hinblick auf die im Vergleich zu Gewerkschaften schwächere Verhandlungsposition der Betriebsräte zu befürchten, dass er sich nicht für Betriebsräte im Sinne des sozialen Dialogs, sondern als Mittel zur Verhinderung gewerkschaftlicher Strukturen interessiert.

Darauf weisen auch die Umstände der Betriebsratswahl hin: Zum Wahlzeitpunkt gehörte nur ein Bruchteil der Beschäftigten dem Produktionsbereich an, während die Mehrheit leitende Angestellte war, weshalb diese überproportional zur Wahl standen. Unerwarteterweise verfehlten sie die Mehrheit und müssen nun mit Listen koalieren, die repräsentativer für die Arbeitnehmer:innen in der Produktion sind. Dieses Ergebnis wird von der IG Metall als großer Erfolg für demokratische Arbeitskultur in Deutschland bewertet. Für die IG Metall ist die gewerkschaftliche Organisation von Tesla Priorität: Sie eröffnete ein eigenes Büro in Grünheide.



3,3 Mrd Liter Wasser

Mit dem Wasserverbrauch des Tesla Werks könnten jährlich 22 deutsche Städte mit je 120.000 Einwohnern versorgt werden.

Icon: Creative Stall Premium

Aufgaben gibt es genug: Die Beschäftigten sind konfrontiert mit ungleichen und zu niedrigen Löhnen im Verhältnis zu den tariflich verhandelten Löhnen anderer Automobilkonzerne. Wegen des Fachkräftemangels sieht sich das Unternehmen allerdings nunmehr gezwungen, höhere Löhne bei Neueinstellungen zu bieten. Dadurch gibt es deutliche Entgeltunterschiede zwischen alt- und neu-eingestellten Beschäftigten, die dieselbe Tätigkeit verrichten. Dass sich daraus eine deutliche Belastung des Betriebsklimas entwickelt, liegt auf der Hand. Verschärft wird die Situation durch die derzeitige Inflation von fast 8 Prozent in Deutschland.

Umwelt und Betriebsansiedlung: Ein Zielkonflikt?

Neben dem Kampf um Arbeitsrecht und gewerkschaftliche Organisation findet auch ein Kampf ums Wasser statt. Denn die Tesla-Fabrik wurde in einem Wasserschutzgebiet errichtet und gefährdet laut dem regionalen Wasserverband die Trinkwasserversorgung. Dennoch genehmigte das brandenburgische Landesamt für Umwelt das Tesla-Werk, das das Grundwasserreservoir mit 3,3 Milliarden Liter Wasser pro Jahr belastet.

Weitere ökologische Bedenken beziehen sich auf die gerodete Waldfläche von 154 Hektar. Das Land Brandenburg bemühte sich, den Verlust der Bäume als CO₂ Speicher durch die Verpflichtung zu Aufforstungsmaßnahmen auszugleichen.

Grundsätzlich ist der Beitrag Teslas zur Energiewende fragwürdig. Das in Grünheide gebaute SUV-Modell Y „Made in Germany“ hat 514 bis 534 PS und verbraucht 15,7 kW/h pro 100 km. Das entspricht rund 2 Litern Benzin. Allerdings werden CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt, weshalb das Versprechen, Tesla sei für keinerlei CO₂ Emission verantwortlich, irreführend ist. Selbst bei einem Anteil erneuerbarer Energie in Deutschland von 50 Prozent ist also die CO₂-Bilanz nicht vernachlässigbar. Die Frage der Entsorgung der Hochleistungsbatterien bzw. der Wiederverwertbarkeit der verwendeten seltenen Rohstoffe (wie Lithium, Kobalt und Nickel) ist ebenso ein wichtiger, für die Umwelt äußerst relevanter Faktor. Oder, wie es der ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub) ausdrückt: Die Recyclingeffizienz ist alles andere als auf der Höhe der Zeit. □

Die US-Beschäftigten von Tesla sind nicht gewerkschaftlich organisiert.



Susanne Wixforth ist stv. Abteilungsleiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik der AK Wien und war bis zum 31.7.2022 beim DGB-Bundesvorstand in der Abteilung europäische und internationale Gewerkschaftspolitik beschäftigt.

Foto: SusanneWixforth/privat



Kaoutar Haddouti studiert Politik und Geschichte an der Universität Heidelberg und ist Praktikantin beim DGB-Bundesvorstand.

Foto: Kaoutar Haddouti/privat

Essen im Überfluss – trotz Krisen gut versorgt?

Im Namen der Ernährungssicherheit streichen die EU-Agrarminister:innen Umweltauflagen. Das Ziel: die Agrarproduktion steigern. Es entsteht der Eindruck, dass Essen knapp wäre. Vorliegende Zahlen und Fakten zeigen aber, es gibt genug – das Problem ist die Verwendung und die Klimakrise. VON MARIA BURGSTALLER

Klimakrise, Dürre und Wassermangel könnten die Ernten reduzieren. Ernährungssicherheit kann nicht durch Intensivierung gelöst werden.

In Österreich wurden im Jahr 2021 Agrarprodukte und Lebensmittel im Wert von 13,84 Millionen Euro exportiert und im Wert von 13,88 Millionen Euro importiert. Ohne auf die Frage einzugehen, ob alle diese Ein- und Ausfuhrer ökologisch sinnvoll sind, wird deutlich, dass wir nicht mit ausländischen Lebensmitteln überschüttet werden, denn die Handelsbilanz ist beinahe ausgeglichen. Darüber hinaus besteht bei wichtigen Produkten ein Versorgungsgrad jenseits der 100 Prozent-Marke. So liegt der Selbstversorgungsgrad (SVG) für Brotweizen bei 239 Prozent, der für Trinkmilch bei 177 Prozent, für Fleisch insgesamt bei 112 Prozent und der für Rindfleisch sogar bei 145 Prozent. Das bedeutet, dass jedes dritte in Österreich produzierte Kilo Rindfleisch nicht im Inland konsumiert wird. Und der Weizen für die Broterzeugung geht zum größeren Teil ins Ausland.

Versorgungssicherheit am Beispiel Getreide

Laut Statistik Austria liegt der SVG für Getreide in Österreich bei rund 90 Prozent. Am ersten Blick könnte man meinen, dass aufgrund dieser Mengenbilanz im Krisenfall zu wenig Brot da wäre, um die Bevölkerung zu ernähren. Abgesehen von vielen anderen Ressourcen, die erforderlich sind, um Brot zu backen – allen voran Arbeitskräfte, Energie, Mühlen und Maschinen – gibt es ein Vielfaches an dafür notwendigen Getreidemengen, die auf den Ackerflächen im Inland geerntet werden. Denn die entscheidende Frage dabei ist, wofür diese Ernte verwendet wird.

Die Grafik zeigt, dass gemessen an der gesamten zur Verfügung stehenden Getreidemenge, das sind 5,3 Mio. Tonnen Inlandsproduktion und ca. 1

Million Tonnen Importware, der allergrößte Teil an Tiere verfüttert wird. Den zweitgrößten Getreideverbrauch hat die Industrie. Sie verarbeitet mit 27 Prozent einen außergewöhnlich hohen Anteil an der Gesamtmenge. Die daraus produzierten Produkte, wie Stärke und Zitronensäure (hpts. durch Fermentation Melasse oder Mais), werden in der chemischen Industrie, neuerdings auch häufiger für Verpackungen, aber auch für Lebensmittel verwendet. Ein bedeutender Teil davon wird als verarbeitetes Getreideprodukt mit entsprechend höherer Wertschöpfung exportiert. Gemeinsam mit dem grafisch dargestellten 12 Prozent-Anteil des Getreides für aus Mehl hergestellte Lebensmittel, macht der Getreideverbrauch für die pflanzliche Ernährung in Österreich 20 Prozent der verfügbaren Menge aus. Im Klartext heißt das: vier von fünf Kilo Getreide werden nicht direkt für die menschliche Ernährung verwendet. Bemerkenswert ist auch der Anteil des Getreides, der für den Tank als Benzinersatz zu sogenanntem Bioethanol verarbeitet wird. Der Verbrauch von 10 Prozent des Getreides dafür ist beinahe so hoch wie jener für Brot, Mehl und Nudeln. Klar ist: es gibt auch in Österreich reichlich Potenzial für „mehr am Teller und weniger im Trog und Tank“.

Ernährungssicherheit versus Tierfutter und Tank

Laut deutscher „Agrarzeitung“ wird global betrachtet 9 Prozent des Getreides und 15 Prozent des Pflanzenöls im Tank verbrannt. Der „Verband der Biokraftstoffindustrie“ sieht darin die Verwer-

10%

In Österreich wird 10 Prozent des Getreides für den Tank verspritzt – das ist fast so viel wie für unser tägliches Brot.



Foto: EML/AR Wien

Kurzgefasst

Nur ein kleiner Teil der Agrarprodukte kommen auf unseren Tisch. Der größte Teil landet im Trog und im Tank. Klar ist: Ernährungssicherheit ist keine Frage der Produktionssteigerung, sondern der Priorisierung vorhandener Ressourcen. Intensivierung auf Kosten von Umwelt und Klima ist kontraproduktiv und wird den Hunger in der Welt nicht stillen.

Im Fleisch steckt indirekt mehr Getreide als im Brot. Weniger Fleischkonsum ist auch ein Beitrag zur Ernährungssicherheit.

tung „struktureller Überschüsse“, die Agrarpreise „stabilisieren“ soll. Das klingt in Zeiten, wo sich Menschen in manchen Ländern das Brot kaum leisten können, besonders zynisch. Neben der Ethanol-Produktion aus wertvollem Getreide und Pflanzenölen, werden in Brasilien schätzungsweise 14 Mio. Hektar Zuckerrohr zu 30 Mrd. Liter Spirit verarbeitet. Weitere 11 Mio. Hektar Fläche sind geplant, was die Abholzung des Regenwalds vorantreibt. All diese Zahlen machen deutlich: So lange Energie auf Ackerflächen und nicht aus Reststoffen erzeugt wird, bedeutet das eine direkte Nahrungskonkurrenz. Zudem kann die Klimakrise durch Abholzung, Intensivierung und enormen Wasserverbrauch beschleunigt werden. Anders ausgedrückt: Die zügellose Ausweitung der Agrarproduktion ist ein Klimakiller. Das wohl größere Potenzial, wenn es um Ernährungssicherheit geht, liegt im enormen Verbrauch an Ackerflächen für Tierfutter. Eine Halbierung des Fleischkonsums wäre gut für die Gesundheit, die Klimabilanz und die Ernährungssicherheit.

Ernährungssicherheit trotz Ukrainekrieg?

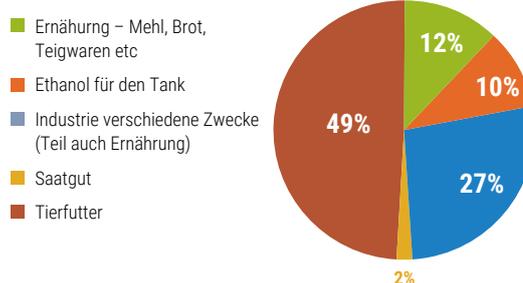
Weltweit werden schätzungsweise 772 Mio. Tonnen Weizen erzeugt. In der Ukraine wächst davon ein Anteil von etwa 3 bis 4 Prozent. Global betrachtet handelt es sich um eine relativ kleine Menge. Dennoch stiegen durch den Stopp der Exporte aus der Ukraine die ohnehin hohen Welt-

marktpreise für Getreide und Ölsaaten enorm an. Diese Teuerung ist für ärmere Länder, die auf diese Importe angewiesen sind, eine Überlebensfrage. Obwohl global gesehen ein großes Kontingent an Getreide erzeugt wird, das ohne Probleme auf dem Teller statt im Trog oder Tank landen könnte – und in diesem Fall die ukrainischen Exporte zumindest teilweise ersetzen könnte – ist die Ernährungssicherheit nicht überall auf der Welt realisiert. Die politische Entscheidung der EU-Agrarminister:innen, die Agrarproduktion durch Rücknahme von Umweltauflagen zu steigern, bedeutet jedoch nicht, dass damit die Ernährung sichergestellt wird. Denn wer garantiert, dass nicht noch mehr Getreide in Trog und Tank landen und nicht auf den Tellern der Menschen, die es brauchen? □



Maria Burgstaller ist Agrarökonomin und Mitarbeiterin in der Abteilung Wirtschaftspolitik in der AK Wien.
Foto: Falter

Verwendung des Getreides in Österreich (rund 6,3 Mio Tonnen)



Klimaschutzgesetz: Nur ein Ablenkungsmanöver?

Bei der Diskussion um das Klimaschutzgesetz entsteht leicht der Eindruck, dass ohne dieses Gesetz der Klimaschutz verloren sei. Aber was ist tatsächlich der Mehrwert des Klimaschutzgesetzes? Ist es für wirksame Klimaschutzpolitik wirklich notwendig? VON CHRISTOPH STREISSLER

Kurzgefasst

Obwohl im Koalitionsabkommen vereinbart, gibt es noch immer kein neues Klimaschutzgesetz.

Es würde detaillierte Klimaziele in Österreich bis 2030 festschreiben.

Doch der Streit darum ist ein Nebenschauplatz.

Viel wichtiger ist, dass Bund und Länder rasch und koordiniert Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgase setzen.

Es bleiben nur mehr acht Jahre bis 2030 – sie sollten klug genutzt werden.

Es ist unüblich, einen Artikel über etwas zu schreiben, das gar nicht existiert. Doch gerade beim Klimaschutzgesetz ist die Nicht-Existenz ein Thema, das die Emotionen hochgehen lässt. Die Grünen beklagen, dass ohne Klimaschutzgesetz ein Eckstein der Klimapolitik fehle. Die Volkspartei hingegen sieht ein solches Gesetz als nicht besonders wichtig an und schiebt es auf die lange Bank.

Genau genommen fehlt nicht das Klimaschutzgesetz selbst – das gibt es seit 2011. Vielmehr fehlen die Ziele für 2030. Also die Festlegung der Mengen an Treibhausgasen, die in den verschiedenen Emissionsbereichen – Verkehr, Raumwärme, Landwirtschaft etc. – in den Jahren 2021 bis 2030 höchstens ausgestoßen werden dürfen. Sie sollten in einem Anhang des Gesetzes geregelt werden.

Das österreichische Klimaschutzgesetz (KSG) datiert aus dem Jahr 2011. Darin wurden für die einzelnen Sektoren Höchstmengen an Treibhausgasen zunächst bis 2012 und dann für die Periode 2013 bis 2020 festgelegt. Jedes Jahr muss die zuständige Ministerin einen Bericht vorlegen, ob diese Ziele eingehalten wurden.

Auch für die Jahre 2021 bis 2030 sollte es solche Zielvorgaben geben. Zumindest hatten sich die Koalitionspartner im Regierungsprogramm darauf geeinigt, dass „ein Klimaschutzgesetz mit klaren Treibhausgasreduktionspfaden, Zuständigkeiten, Zeitplänen und entsprechenden Ressourcen dafür sorgt, dass Österreich sein CO₂-Budget nicht übersteigt.“

Vorzeitige Veröffentlichung eines Entwurfs

Das Klimaministerium machte sich ans Werk und arbeitete an einem Entwurf. Er sollte mehr umfas-

sen als bloß die Tabelle mit den Sektorzielen – es sollte ein Gesetz mit Zähnen und Klauen werden. So sollte eine CO₂-Steuer eingeführt werden, die im Fall der Zielverfehlung automatisch erhöht werden sollte. Die Kosten für Klimaschutzmaßnahmen sollten zwischen dem Bund und den Ländern klar aufgeteilt werden. Und es sollte eine Pflicht zur Überprüfung aller neuer Gesetzesvorhaben auf ihre Klimaverträglichkeit verankert werden.

Doch der Entwurf wurde im Mai 2021, bevor er zwischen den Koalitionsparteien abgestimmt war, der Öffentlichkeit zugespielt („geleakt“) und erntete von verschiedensten Seiten scharfe Kritik. Es wurde gemutmaßt, dass die ÖVP selbst den Entwurf veröffentlicht hatte, um dadurch das ambitionierte Vorhaben der Grünen zu torpedieren. Seither erblickte kein weiterer Entwurf eines Klimaschutzgesetzes das Licht der Welt.

Manche NGOs und Fraktionen im Parlament kritisieren, dass es dadurch in Österreich keine Klimaziele gebe. Doch das stimmt nicht. Denn seit 2018 ist eine EU-Verordnung in Kraft, die für alle Mitgliedstaaten Reduktionsziele bis 2030 verbindlich vorschreibt. Diese Verordnung (EU 2018/842) wird auch als Lastenteilungsverordnung bezeichnet. Die Reduktionsverpflichtung gilt für diejenigen Emissionen an Treibhausgasen, die nicht vom europäischen Emissionshandel (EU ETS) erfasst werden, also für den sogenannten Non-ETS-Bereich. Diese Emissionen muss Österreich bis 2030 um 36 Prozent verringern, verglichen mit dem Wert von 2005.

Die Lastenteilungsverordnung enthält zwar keine Aufteilung der Reduktionsverpflichtung auf die einzelnen Sektoren, aber sie ist unmittelbar bindend, also in Österreich geltendes Recht. Das heißt, dass



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

Foto: Erwin Schuh



Foto: pixabay/MariaFriedrichs

Bislang sind weder ein Klimaschutzgesetz noch wirksame Maßnahmen zum Klimaschutz in Sicht.

im Fall der Zielverfehlung der Republik ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof droht. Damit sind Strafzahlungen zu erwarten, und die Emissionsreduktion muss auch noch nachgeliefert werden.

Verbindliche Klimaziele der EU

Bekanntlich hat sich die EU das Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden, also in Summe keine Treibhausgase mehr auszustoßen. Zu diesem Zweck sollen auch die Reduktionsverpflichtungen der Mitgliedstaaten nach der Lastenteilungsverordnung strenger werden. Für Österreich bedeutet diese Novelle, dass bis 2030 nicht ein gutes Drittel, sondern fast die Hälfte der Emissionen reduziert werden muss, genau: 48 Prozent, und zwar ebenfalls rechtlich verbindlich. Damit wird deutlich, dass Nichtstun keine Option ist, denn mit jedem Monat, der ohne wirksame Klimaschutzmaßnahmen verstreicht, wird die Zielerreichung schwieriger.

8 Jahre

bleiben noch bis 2030; bis dann sollen die Treibhausgase fast halbiert werden.

Zumindest als Gesamtmenge über alle Sektoren sind die Reduktionsziele somit verbindlich vorgegeben. Welchen Mehrwert hat also das Klimaschutzgesetz? Das ist tatsächlich eine berechtigte Frage. Für das bisher geltende Klimaschutzgesetz lässt sie sich ziemlich klar beantworten: keinen. Es wurde deshalb mehrfach als „Papiertiger“ verlacht. Das Gesetz enthält Absichtserklärungen, verpflichtet den Bund und die Länder zu Verhandlungen über Maßnahmen, kann aber nichts ausrichten, wenn diese nichts taugen.

Das bisher geltende Klimaschutzgesetz wird immer wieder als Papiertiger verlacht. Es leistete keinen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase.

Mühen des Föderalismus

Im günstigen Fall würde das KSG die „Governance“ der Klimapolitik festlegen, also regeln, wie die politischen Entscheidungsträger im Bund und in den Ländern sich auf Maßnahmen einigen, wie sie deren Umsetzung kontrollieren und wie sie gegebenenfalls die Maßnahmen anpassen.

Dass das mit dem bisherigen Gesetz nicht gelang, liegt daran, dass diese Abstimmung in Österreich schwierig ist. Das liegt an der Aufteilung der Kompetenz zur Gesetzgebung zwischen dem Bund ▷

Viel wichtiger als das Klimaschutzgesetz sind jetzt konkrete Gesetze, die unmittelbar eine Verringerung der Treibhausgase bewirken.



Foto: Parlamentsdirektion/Thomas Topf

und den Bundesländern – dem sogenannten Föderalismus. Die österreichische Verfassung legt fest, in welchen Bereichen der Bund die Aufgabe hat, Gesetze zu erlassen und diese zu vollziehen. Für alles, was nicht in der Verfassung ausdrücklich dem Bund übertragen ist, sind die Bundesländer zuständig. So erlässt beispielsweise jedes Bundesland seine eigene Bauordnung – der Bund hat hier rechtlich keine direkte Einflussmöglichkeit. Damit kann der Bund die Länder z. B. nicht zu einem einheitlichen Standard bei der Wärmedämmung von Gebäuden verpflichten.

Ein anderes Beispiel ist die Flächenwidmung. Hier liegt die Kompetenz bei den einzelnen Gemeinden; die Länder haben lediglich eine Aufsichtsfunktion. Der Bund hat nichts mitzureden. Aber die Flächenwidmung spielt eine zentrale Rolle für die Entstehung von Verkehrsnachfrage, denn sie bestimmt, wo Menschen wohnen, arbeiten, ihre Freizeit verbringen oder einkaufen. Anhand dieser zwei Beispiele wird klar, dass der Bund zwar Ziele für die Emissionsreduktion im Bereich des Verkehrs oder der Raumwärme festlegen kann und auch als Gesetz beschließen kann, dass ihm aber wichtige Instrumente fehlen, um diese Ziele auch in die Tat umzusetzen. Deshalb wurde immer wieder ein „Verantwortlichkeitsmechanismus“ diskutiert, mit dem der Bund die Länder verpflichtet, eine Art Pönale zu

zahlen, wenn die Klimaziele nicht erreicht werden, die in den Wirkungsbereich der Länder fallen. Es ist nicht verwunderlich, dass die Länder dem nie zugestimmt haben.

Klimaschutz als Grundrecht

Ein weiterer Vorschlag entzweit die Koalitionsparteien: die Verankerung eines Grundrechts auf Klimaschutz in der Verfassung. Die Forderung nach einem solchen Grundrecht war ein Element des Klimavolksbegehrens; sie könnte im Klimaschutzgesetz umgesetzt werden.

Ein solches Grundrecht würde auf der gleichen Stufe wie andere Grundrechte stehen, etwa wie das Recht auf persönliche Freiheit oder das Recht auf freie Meinungsäußerung. Angenommen, es gebe ein solches Grundrecht: Dann könnten Betroffene, wenn der Staat keine ausreichenden Maßnahmen



48%

Um 48 Prozent wird Österreich den Ausstoß an Treibhausgasen bis 2030 verringern müssen, also fast um die Hälfte.

Icon: Freepik

zum Schutz des Klimas setzt, beim Verfassungsgerichtshof Klage erheben und damit Klimaschutzmaßnahmen erzwingen. In einem ähnlich gelagerten Fall kam es in Deutschland zu einem Urteil des Höchstgerichts, das den Staat nun zu strengem Klimaschutz verpflichtet.

Wirtschaftsvertreter:innen warnen daher in Österreich vor einer Verankerung von Klimaschutz als Grundrecht, weil sie dann einen Stillstand bei Bau- und Infrastrukturvorhaben fürchten. Diese Befürchtung ist sicherlich überzogen, denn nicht alle Bau- und Infrastrukturvorhaben schädigen das Klima.

Doch auch wenn Klimaschutz als Grundrecht in der Verfassung verankert wird, wäre es ein Fehler, nur darauf zu setzen, dass ohnehin die Höchstgerichte den Staat zum Handeln zwingen – gewissermaßen auf einen „Klimaschutz durch die Gerichte“. In diesem Fall gäbe es nämlich keine Planung und Abstimmung der Maßnahmen.

Sicherheit durch Planung

Eine gemeinsame, koordinierte Planung ist aber dringend notwendig. Denn nur sie macht es möglich, dass Haushalte sich auf die Anforderungen des Klimaschutzes einstellen können. Nur mit klaren Vorgaben wissen Unternehmen, welche Investitionen sie setzen müssen, um der Klimaneutralität näher zu kommen. Nur wenn sie gemeinsam und koordiniert vorgehen, können Bund, Länder und Gemeinden die Steuergelder sparsam und gleichzeitig wirksam einsetzen.

Aus diesen Gründen ist es nicht wünschenswert, dass Gerichte die treibende Kraft hinter dem Klimaschutz sind. Denn sie entscheiden nicht in Hinblick auf ein sinnvolles Ganzes, sondern in Bezug auf den jeweils vorliegenden Einzelfall.

Damit bleibt nichts anderes übrig, als dass Bund und Länder gemeinsam wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen planen und umsetzen. Mit „Maßnahmen“ sind hier ganz konkrete Vorhaben der Gesetzgebung gemeint, nicht Sonntagsreden über Klimaziele. Bis 2030 – also innerhalb der nächsten acht Jahre – müssen die Emission an Treibhausgasen im Verkehr, in der Raumwärme und in der Landwirtschaft halbiert werden. Das geht nur mehr mit radikalen Gesetzesänderungen. Genauer: Mit Änderungen derjenigen Gesetze, die unmittelbar Einfluss auf die Menge der ausgestoßenen Treibhausgase haben: Bauordnungen, Bundesstraßengesetz, Landwirtschaftsgesetze, Kraftfahrgesetz, Straßenverkehrsordnung ..., um nur einige wenige zu nennen. Wenn ein Klimaschutzgesetz es leichter macht, dass diese Änderungen umgesetzt werden, umso besser. Aber am Klimaschutzgesetz entscheidet sich nicht, ob Österreich seine Klimaziele erreicht oder nicht. Ob und wann das Klimaschutzgesetz kommt, ist zweitrangig. Viel wichtiger und dringender ist, dass sowohl der Bund als auch die Länder rasch die konkreten Gesetze auf den Weg bringen, die tatsächlich und unmittelbar eine Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen bewirken. □

Auch ohne Klimaschutzgesetz gelten strenge Klimaziele bis 2030 – durch die Lastenteilungsverordnung der EU, der auch Österreich zugestimmt hat.

„Just transition“: Auch im Klimaschutzgesetz ein Thema

Seit langem verbinden AK und Gewerkschaften die Unterstützung einer weitreichenden Klimapolitik mit der Forderung nach einer gerechteren Gesellschaft. Dazu muss der gesellschaftliche Wandel aktiv gestaltet werden. Denn sonst besteht die Gefahr, dass die Veränderungen ohne Rücksicht auf die Menschen mit geringem Einkommen und ohne Rücksicht auf die Arbeitnehmer:innen ablaufen. Denn nur wenn auf die Bedürfnisse dieser Menschen besonders geachtet wird,

werden Klimaschutzmaßnahmen breite politische Unterstützung bekommen. Dazu muss das Klimaschutzgesetz einen Beitrag leisten. Die Zustimmung der Mehrheit ist notwendig, wenn tatsächlich die weitreichenden Klimaziele erreicht werden sollen.

Zum Weiterlesen:

<https://www.oegb.at/themen/klimapolitik>

<https://www.arbeiterkammer.at/klima>

Öffi-Anbindung von Österreichs Arbeitsplätzen

Während sich Beschäftigte nur bedingt aussuchen können, wo sich ihr Arbeitsplatz befindet, haben Unternehmen die Entscheidungsfreiheit über ihre Standorte. Die Studie zeigt, wie gut die Arbeitsplatzstandorte in Österreich mit Öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind. VON HEINZ HÖGELSBERGER



Kovacic, G. / Andronic, C. / Kirchmayr-Novak, St. (alle ÖIR)

ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich

(Verkehr und Infrastruktur Nr. 67, AK Wien 2022)

Download unter:



Die AK setzt sich bereits seit vielen Jahren dafür ein, dass ihre Mitglieder möglichst sicher, kostengünstig, entspannt und klimafreundlich in die Arbeit gelangen. Die Hälfte der Beschäftigten in Österreich hat einen Arbeitsweg, der pro Richtung mehr als zehn Kilometer lang ist und der länger als 20 Minuten dauert. Ein Viertel muss sogar mehr als eine Stunde für den Weg in die Arbeit aufwenden. Das sind in Summe pro Werktag rund 144 Millionen Personenkilometer, die zu 70 Prozent mit dem Pkw zurückgelegt werden. Dies verursacht gut ein Viertel der CO₂-Emissionen des gesamten Personenverkehrs in Österreich. Angesichts der Klimakrise und steigender Treibstoffpreise muss es hier zu einer radikalen Wende kommen.

Warum betriebliches Mobilitätsmanagement?

Bisher wurde viel über den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und eine gerechtere Ausgestaltung des Pendlerpauschales diskutiert; beides langjährige Forderungen der AK. Durch die Einführung der verschiedenen Klimatickets hat sich Öffi-Fahren überdies für viele stark verbilligt.

Wenig beachtet wurde bislang die entscheidende Rolle, die Unternehmen bei der umweltgerechten Anreise ihrer Beschäftigten und Kund:innen spielen. Gab es früher zahlreiche Werksbusse, so haben viele Unternehmen diese Verantwortung abgegeben und sich auf den Pkw-Besitz ihrer Beschäftigten verlassen.

Angesichts von Arbeitskräftemangel und Klimakrise sollten sich Firmen jedoch wieder verstärkt um die Arbeitswege ihrer Belegschaft kümmern. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein Gebot der Stunde! Die AK fordert, dass Firmen mit mehr als 50 Beschäftigten zu einem

betrieblichen Mobilitätsmanagement verpflichtet werden. Unternehmen sollten dafür sorgen, dass sie für ihre Kund:innen und ihre Belegschaft umweltschonend erreichbar sind.

Um hier faktenbasiert argumentieren zu können, hat die AK Wien beim Institut für Raumplanung (ÖIR) eine Untersuchung über die Öffi-Anbindung der Arbeitsplätze in Österreich in Auftrag gegeben. Das Resultat ist eine interaktive Landkarte, auf der für alle Standorte (Raster von 100 mal 100 Meter) mit mehr als 50 Arbeitsplätzen die Qualität der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Form von ÖV-Güteklassen eingezeichnet sind.

Was sind ÖV-Güteklassen?

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) hat für jede beliebige Örtlichkeit in Österreich erfasst, wie gut die Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmittel ist. Diese Qualität setzt sich aus drei Kriterien zusammen: So wird (1) die Hochrangigkeit des verfügbaren Verkehrsmittels – z.B. Schnellbahn - mit (2) dem mittleren Serviceintervall zwischen 6 und 20 Uhr in Beziehung gesetzt. Als dritter Aspekt fließt noch die Entfernung zu dieser Haltestelle in die Bewertung ein; mit zunehmender Distanz sinkt die Güteklasse ab. Als Ergebnis erhält man Kategorien von A bis G, wobei nur die

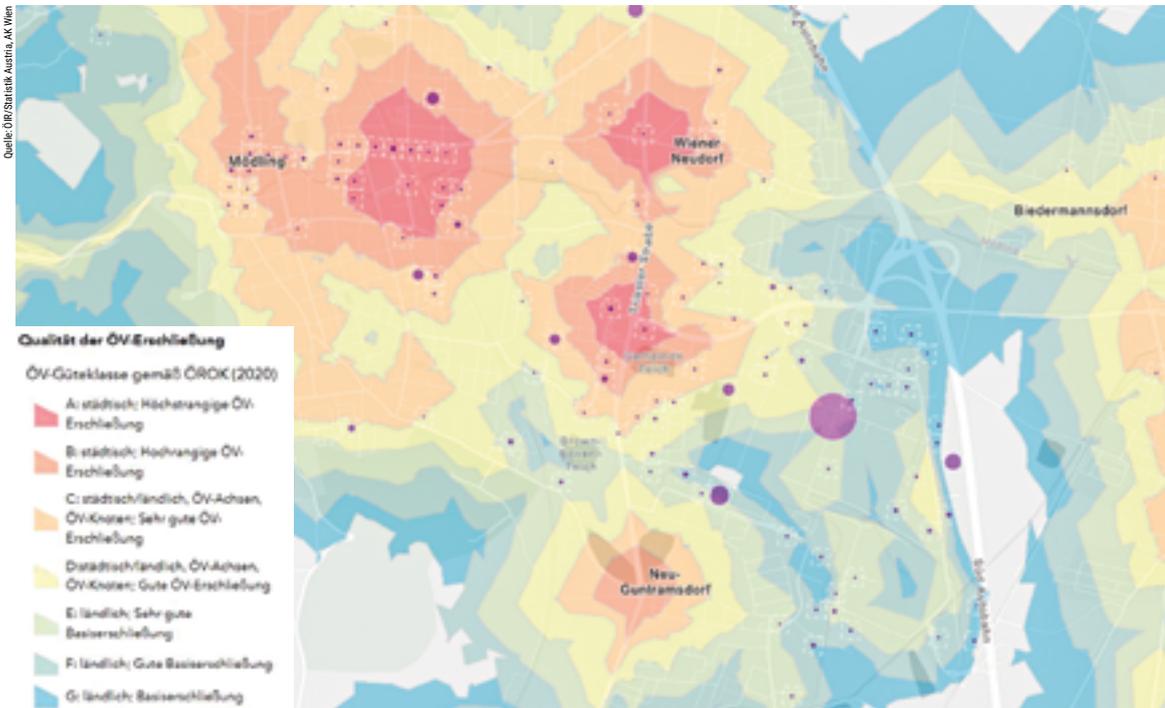


50%

der Arbeitnehmer:innen müssen täglich mehr als 40 min. oder 20 km hin und retour zum Arbeitsplatz pendeln. Icon: freepic, Radhe Icon

Erreichbarkeit von Betrieben mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Beispiel Wiener Neudorf/Mödling



Hier ist erkennbar, dass etwa das Industriezentrum Süd mit 3.800 bis 3.900 Beschäftigten (der hier sichtbare größte Kreis) nur in Erreichbarkeitsklasse E fällt.

Güteklassen A („höchststrangige Erschließung“) bis D („gute ÖV-Erschließung“) tatsächlich alltags-tauglich sind.

Eine wertvolle Argumentationshilfe

Diese neuartige Landkarte – sowie die dazu gehörige Studie – kann von AK, Betriebsrät:innen und Gewerkschaften dazu genutzt werden, Betriebsstandorte mit schlechter Öffi-Anbindung zu identifizieren, um dort vom Unternehmensmanagement entscheidende Verbesserungen einzufordern: So können Firmen Shuttlebusse zum nächsten Bahnhof organisieren, Fahrgemeinschaften fördern, die Möglichkeiten für Radfahrer:innen verbessern (Abstellplätze und Ladestationen, Duschen) oder auch arbeitnehmer:innenfreundliche Homeoffice-Regelungen zulassen.

Auf der anderen Seite sollte eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Anlass genommen werden, durch geeignete Maßnahmen (z.B. in dem Unternehmen das Klimaticket als steuerfreies Jobticket anbieten, Arbeitszeiten an Fahrpläne anpassen usw.) mehr Beschäftigte zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu motivieren.

Rund zwei Drittel aller Beschäftigten in Österreich arbeiten an Standorten mit mehr als 50 Kolleg:innen, werden also von dieser Untersuchung erfasst. Bundesweit fallen ca. die Hälfte aller Standorte in die beiden besten Erreichbarkeitsklassen A und B, doch die regionalen Unterschiede sind sehr groß: Während das in Wien für 93 Prozent der Standorte zutrifft, ist dies im Burgenland, Kärnten und Niederösterreich nur bei einem Fünftel der Fall.

Unter den Bezirken mit schlechter Arbeitsplatzanbindung sticht das weststeirische Deutschlandsberg besonders negativ hervor. Gut ein Drittel aller Standorte mit 50 Arbeitsplätzen liegen in folgenden Bezirken außerhalb jeder Öffi-Versorgung: Eisenstadt Land, Güssing, Jennersdorf (alle Burgenland), Villach Land (Kärnten), Wiener Neustadt Land (NÖ), sowie Südoststeiermark. Unter den Gemeinden war Krems/Donau mit 16 größeren Arbeitsplatzstandorten ohne Öffi-Anbindung negativer Spitzenreiter. Dies wurde inzwischen durch eine neue Stadtbuslinie behoben. □

Die AK fordert für Unternehmen ab 50 Beschäftigten ein gesetzlich vorgeschriebenes Mobilitätsmanagement.

Kurzgefasst

Die AK kann mit der Studie „ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich“ zeigen, wie gut bzw. schlecht einzelne Unternehmen an die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden sind und daraus zielsicher entsprechende Forderungen ableiten. Angesichts von Arbeitskräftemangel, hohen Treibstoffpreisen und Klimakrise ist betriebliches Mobilitätsmanagement ein Gebot der Stunde.



Heinz Högelsberger ist Erdwissenschaftler und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

Foto: Erwin Schuh



Ohne Mensch wäre der Wald „echter“

Buch Im aktuellen Buch des gelernten Försters Peter Wohlleben, der sich in der Zwischenzeit auch für ökologische und ökonomisch nachhaltige Waldwirtschaft engagiert, geht es um die Bedeutung von Bäumen und Wäldern für uns und unsere Umwelt. Anschaulich beschreiben wird, wie sich unsere heimischen Baumarten perfekt an ihre Umwelt angepasst haben und mit sich wandelnden klimatischen Herausforderungen umgehen. Bäume können sogar Standortinformationen an ihre „Nachkommen“ weitergeben, damit diese optimal angepasst an ihre unmittelbare Umgebung gut zurechtkommen – spannend! Anschaulich beschrieben wird auch, wie sich die Interessen der Forstwirtschaft aktuell mit jenen der Umwelt- und Klimapolitik spießen, weil es nicht um Nachhaltigkeit geht, sondern vor allem finanzielle Aspekte im Vordergrund stehen. Diese Thematik stellt alle politischen Akteure, die Zivilgesellschaft und auch, unsere noch vorhandenen Wälder aktuell vor große Herausforderungen – die Auswirkungen betreffen uns alle. **SP**

Das Buch ist erschienen im Ludwig-Verlag, erhältlich im Buchhandel sowie als Audible-Hörbuch.

<https://www.audible.de/>

Energiesparen im Haushalt

Ratgeber So eingeschränkt die Möglichkeiten für Haushalte im Alltag auch sind, mit ein paar Tricks kann es gelingen, Energie im Haushalt und damit Geld – gerade bei steigenden Preisen – zu sparen. Dafür braucht man nicht gleich neue Fenster oder eine bessere Wärmedämmung und kann außerdem die Umwelt schonen. Die Arbeiterkammer bietet auf ihrer Homepage neben Tipps zum richtigen Heizen und Lüften oder Duschen auch einen kurzen Ratgeber mit Tipps zum Stromsparen an. Wer mehr über einen sorgsam Umgang mit Energie beim Heizen im Winter und Kühlen im Sommer, beim Strom für Haushaltsgeräte und Elektronik und in der Mobilität erfahren will, findet wertvolle Anregungen in Broschüren und Ratgebern der Umweltberatung oder der E-Control. **SL**

Energiesparen Tipps fürs Energiesparen | Arbeiterkammer

Stromspartipps AK/Umweltberatung: Stromsparen 2022-04-06.pdf (arbeiterkammer.at)

Energiespartipps für die Heizsaison/Umweltberatung [https://www.umweltberatung.at/download/?id=Energiesparsaison%20WINTER 2022-07-23.pdf](https://www.umweltberatung.at/download/?id=Energiesparsaison%20WINTER%202022-07-23.pdf)

Energiespartipps für den Sommer /Umweltberatung [https://www.umweltberatung.at/download/?id=COOL%20durch%20den%20Sommer 2022-07-23.pdf](https://www.umweltberatung.at/download/?id=COOL%20durch%20den%20Sommer%202022-07-23.pdf)

Energieeffizienz Tipps / E-Control [Do-cHdl1OnPTRSERVERTmpTarget \(e-control.at\)](https://www.e-control.at/Do-cHdl1OnPTRSERVERTmpTarget)

Fragen und Antworten für Konsument:innen

Lebensmittel die mithilfe neuer gentechnischer Verfahren hergestellt werden, brauchen einen Risikocheck und eine klare Kennzeichnung. Für Konsument:innen ist es wichtig zu wissen, was auf ihrem Teller landet. Viele kennen die „Genfrei“-Zeichen und schauen beim Einkaufen bewusst darauf. Aber ob die gewohnte Kennzeichnung bleiben wird, ist bei der Neuen Gentechnik umstritten. Seit den 1990er-Jahren greift der Mensch mit Hilfe von Gentechnik in das Erbgut von landwirtschaftlich genutzten Pflanzen ein. Mit der Neuen Gentechnik werden diese Eingriffe noch einfacher. Gleichzeitig fordern Interessengruppen eine Lockerung der gesetzlichen Schutzbestimmungen. Wer sind diese Gruppen? Was fordern sie? Wer kämpft dagegen? Kann man gentechnisch veränderte Lebensmittel in Österreich kaufen? Und was bedeutet Gentechnik, GVO oder Neue Gentechnik überhaupt? Der neue Ratgeber der AK versucht anhand von 34 Fragen und Antworten einen Überblick über die Thematik zu geben. **SL**

Bestellung oder Download unter: [Die neue Gentechnik | Arbeiterkammer Wien](#)



Foto: BIO Austria



Keine Gentechnik durch die Hintertür

Online-Petition Eine starke Lobby von Konzernen, Technik- und Wissenschaftsvereinigungen macht sich dafür stark, neue Gentechnikverfahren von der Regulierung nach EU-Gentechnikrecht auszunehmen. Auch Österreichs Bio-Bäuerinnen und -Bauern (organisiert im Verband von Bio Austria) setzen sich daher dafür ein, dass gentechnisch veränderte Organismen (GVO) weiterhin gekennzeichnet und auf Risiken überprüft werden. Sie haben eine Kampagne mit einer Online-Petition gestartet, die auch Teil einer EU-weiten Aktion der biologisch orientierten Landwirtschaft ist. Neben Kennzeichnung und Risikoanalyse fordert die Petition unter anderem die Haftung für Risiken und Folgeschäden von GVO-Produkten und die Förderung von mehr Forschung zu Umwelt-, Biodiversitäts- und Gesundheitsrisiken neuer GVO, zu ihren sozio-ökonomischen Auswirkungen und zur Entwicklung genereller Nachweisverfahren. **SL**

Die Petition kann hier unterschrieben werden:
[Online-Petition: Keine neue Gentechnik durch die Hintertür - BIO AUSTRIA \(bio-austria.at\)](#)

Die 50 größten Ökolügen

Buchtip Michael Lohmeyer, Umweltjournalist bei der Wiener Tageszeitung „Die Presse“, Betriebsrat und Journalistengewerkschafter, hinterfragt in seinem aktuellen Buch allzu einfache Antworten auf die großen ökologischen Fragen unserer Zeit – und entlarvt sie als Ökolügen. So wird unter anderem dargelegt, weshalb weder E-Autos das Mobilitätsproblem noch China die Klimakrise allein lösen werden. Hinterfragt werden Erzählungen wie jene vom Umweltvorreiter Österreich oder dem Bremsklotz Umweltverträglichkeitsprüfung. Lohmeyer schildert eingangs seine Erlebnisse bei der Umweltkonferenz in Bergen im Jahr 1990, im Rückblick wirkt sie wie die „Generalprobe“ für zahnlose Klimakonferenzen. Selbst Ökolüge Nr. 50 zur Rolle individueller Entscheidungen verdeutlicht daher, dass Politik und Wirtschaft mehr Verantwortung für die Bewältigung der ökologischen Krise übernehmen müssen. Abschließende Überlegungen zu „Verzicht“ stellen in den Raum, dass damit womöglich gesünderes Essen, gesündere Städte und Lebensqualität zu gewinnen sind. **FW**

Lohmeyer, Michael (2022): Die 50 größten Ökolügen. Wie uns Industrie und Politik an der Nase herumführen. Wien: edition a.

Arbeitswelt im (Klima-)Wandel

Soznet-Veranstaltung Der letzte Sommer hat mit Hitzewellen, Dürre und massiven Unwettern eindrücklich gezeigt, dass wir mitten in der Klimakrise angekommen sind. In den Unternehmen werden die Anpassung an die Krisenfolgen sowie der eigene Beitrag zur ökologischen Wende immer wichtigere Themen. Auch die Beschäftigten spüren die Auswirkungen: Diese reichen von Hitze am Arbeitsplatz bis zur beruflichen Neuorientierung, etwa im Zuge der Transformation ganzer Branchen. Entsprechend breit ist das Themenspektrum der Veranstaltung. Veränderungen der Beschäftigung in Branchen und Berufsfeldern werden ebenso diskutiert wie die damit verbundenen Herausforderungen bei Aus- und Weiterbildung oder Fragen der betrieblichen Interessenvertretung. Dazu werden Vertreter:innen aus Wissenschaft, Politik sowie aus der betrieblichen Praxis ihre Perspektiven einbringen. Ein besonderes Ziel dieses Nachmittags ist es, Handlungsansätze von betrieblichen Interessenvertreter:innen aus unterschiedlichen Branchen zu vermitteln. **FW**

Soznet-AK Veranstaltung, 20.10.2022, 13-17 Uhr, 1040 Wien, AK Bürogebäude Plösslgasse 2, DG

Klimastreik

Am 23. September 2022 zogen die Fridays for Future und ihre Unterstützer:innen ab dem frühen Nachmittag wieder durch einige österreichische Landeshauptstädte, um ein Zeichen für eine soziale Bewältigung der Klima- & Energiekrise und leistbare Energie für alle zu setzen. **FW**
 Details: <https://fridaysforfuture.at/>

Bestehende strenge Regeln auch für neue Gentechnik-Züchtungen?

PRO

Gentechnik Lebensmittel müssen reguliert und gekennzeichnet werden. Die Mehrheit der Konsument:innen steht dem Einsatz von Gentechnik kritisch gegenüber. Damit sie frei wählen können, welche Lebensmittel sie kaufen, braucht es klare Kennzeichnung. Wer gegen den erklärten Willen von Konsument:innen Gentechnikprodukte ohne Kennzeichnung als GVO auf den Markt bringt, riskiert es, deren Vertrauen in Bio- und gentechnikfreie Lebensmittel zu verspielen.

Um es klarzustellen: Derzeit bestehende Gentechnikregeln sind kein Verbot für Gentechnik in der Landwirtschaft – auch nicht bei neuer Gentechnik. Sie stellen vielmehr die Sicherheit von Lebensmittel und Futtermitteln, sowie die Vorsorge und Wahlfreiheit für Konsument:innen und Produzent:innen in den Mittelpunkt. Auch bei neuer Gentechnik wird das Erbgut der Pflanze verändert, unabhängig davon, ob ein fremdes Gen eingeführt wird oder nicht. Studien zeigen, dass auch hier unerwünschte Effekte auftreten können.

Allen Versuchen bestehende EU-Gentechnikregeln für die neue Gentechnik aufzuweichen, ist konsequent entgegenzutreten – Sicherheit geht vor.

Daher ist ein Risikocheck unverzichtbar, damit fehlerhafte Produkte, z.B. solche die Allergene auslösen, frühzeitig aussortiert werden. Kennzeichnung und lückenlose Rückverfolgbarkeit sind für die Wahlfreiheit und die Zuordnung von möglichen Schäden wichtig. Ernährung ist ein hochsensibler Bereich, der höchste Sicherheitsstandards erfordert. Aus AK-Sicht sind die jetzigen Regeln – nämlich strenge Risikoabschätzung und Rückverfolgbarkeit mit GVO-Kennzeichnung – die einzig geeigneten Maßnahmen, Konsument:innen adäquat zu schützen.

Iris Strutzmann ist Agrarwissenschaftlerin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien. Foto: privat



CON

Bei den neuen Züchtungsmethoden handelt sich um keine einheitliche, sondern um eine Vielzahl unterschiedlicher Technologien.

Einige davon kommen den gentechnischen Veränderungen, wie sie in der Richtlinie 2001/18/EG geregelt sind, sehr nahe. Andere unterscheiden sich in ihrer Methodik wenig von klassischer Züchtung.

Wo sollte man also die Linie ziehen? Eine Antwort bietet die Richtlinie selbst: Demnach handelt es sich um Gentechnik, wenn das genetische Material eines Organismus so verändert worden ist, wie es auf natürliche Weise durch Kreuzen und/oder natürliche Rekombination nicht möglich ist. Wird also keine fremde Erbsubstanz eingebracht, wären die Methoden keine Gentechnik. Bei mutagenetischen Verfahren (z.B. einzelnen Formen von Crispr/Cas9) werden keine fremden Gene in die DNA eingeführt. Gemäß der Formulierung wären sie keine Gentechnik. Aber gerade Crispr/Cas9 zeigt klar, dass jede Methode einzeln zu beurteilen ist. Saatgut Austria begrüßt daher den von der EU-Kommission initiierten Dialog. Denn zweifellos bergen einige dieser Verfahren Potenziale für die Landwirtschaft, etwa bei der Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten sowie gegen Hitze und Trockenheit. Werden sie nicht als Gentechnik eingeordnet, sollten sie aber keinesfalls patentierbar sein. Nur dann können sie zur Lösung künftiger Herausforderungen und zur Reduktion des Ressourceneinsatzes beitragen.

Die unterschiedlichen Methoden lassen kein „One size fits all“ zu. Daher braucht es einen wissenschaftlichen und transparenten Dialog.



Anton Brandstetter ist Geschäftsführer von Saatgut Austria, der Vereinigung der Pflanzenzüchter und der Saatgutwirtschaft in Österreich. Foto: AnnaRauchenberger

Gesellschaftskritische Wissenschaft



Verkehr und Infrastruktur

- 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 Moshhammer, Michael Poteser, Peter Wallner, 2021
- 66 Pendlerverflechtungen in der Ostregion** Andrea Weninger, Jonas Krombach, Benedikt Hahn, Andreas Friedwagner, 2021
- 67 ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich, Endbericht** Gerald Kovacic, Cristian Andronic, Stephanie Kirchmayr-Novak, 2022
- 68 Gutachterliche Stellungnahme zum NON-PAPER von Leitlinien zur PSO Verordnung** hinsichtlich seines Punktes 2.4.6, sohin zur „leistungsbasierten Direktvergabe“ von Schienenpersonenverkehrsdienstleistungen nach Art 5 Abs 4a der PSO
Legal opinion on the NON-PAPER of guidelines to the PSO Regulation with regard to its point 2.4.6, thus to the „performance-based direct award“ of passenger transport railway services under Art 5 para 4a of the PSO Josef Aicher; Rudolf Lessiak, 2022



Informationen zur Umweltpolitik

- 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
- 204 Recht auf Natur – Freier Zugang zur Natur** Michael Ganner, Samantha Karoline Pechtl, Wolfgang Stock, Karl Weber, 2022
- 205 Abgasmanipulation und Mautbetrug durch Lkw – Wie sauber sind Lkw tatsächlich?** Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik – Anlassfall Lobau-Tunnel-Entscheid** Werner Hochreiter (Hrsg.), 2022

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

Arbeit&Wirtschaft



Arbeit&Wirtschaft ist das wirtschafts-, sozial- und gesellschaftspolitische Magazin aus Sicht der Arbeitnehmer:innen. Hier finden Sie Hintergründe und Details zu aktuellen und spannenden arbeits- und sozialpolitischen Themen, die uns alle betreffen.

Unser Printmagazin erscheint monatlich.

Besuchen Sie uns gern online:

arbeit-wirtschaft.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



#deineStimme

Für Bildung, die weiter geht

Die Arbeiterkammer setzt sich für bessere Aus- und Weiterbildung in Österreich ein. Für dich, deine Zukunft und die Gerechtigkeit in unserem Land.

 [AK.AT/DEINESTIMME](https://ak.at/deinestimme)