

Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 1/2014

www.ak-umwelt.at

Schwerpunkt: Klima & Energie

Politik: EU-Wahl & Umwelt
Betrieb: Grüne Baustellenlogistik
Leben: Ökologisch Garteln



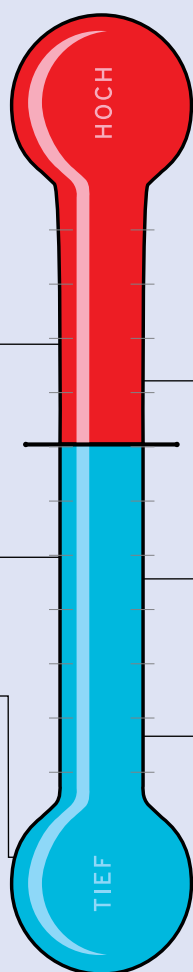
www.arbeiterkammer.at

DAS WUM-OMETER

TAUBENSCHUTZ. Der italienische Tierschutzverband ENPA hat den Papst aufgefordert, bei religiösen Zeremonien künftig auf Tiere zu verzichten, nachdem Ende Jänner zwei weiße Tauben in Rom kurz nach ihrer Freilassung von anderen Vögeln attackiert und verletzt wurden. Wir finden auch, dass man Friedenstauben in Frieden lassen soll.

EXPLOSIV. 90 Milchkühe haben in Deutschland beinahe ihren Stall gesprengt. Sie hatten durch Flatulenzen eine Menge Methangas produziert, welches dann nach einer statischen Entladung an einer Maschine in einer Stichflamme verpufft ist. Das Dach wurde beschädigt, eine Kuh erlitt leichte Verbrennungen. Ökoteror? Nein, die Kuh befindet sich am Weg der Besserung.

LIEFERDRONHEN will ein bekannter Internetversand schon bald einsetzen. So modern das klingt, so altmodisch sind die arbeits- und sozialrechtlichen Standards in jenem Unternehmen: Die scheinen nämlich teils noch aus der Zeit der vorletzten (!) Jahrhundertwende zu stammen. Ja zu Innovation, aber bitte an der richtigen Stelle!



VULKANSTEUER. Eine Steuer von fünf Euro kann neuerdings in Italien von TouristInnen verlangt werden, wenn sie etwa den Ätna oder den Vesuv besuchen wollen. Damit will Rom Geld in die notorisch leeren Gemeindekassen spülen. Ob es sich um eine Ökosteuer auf Abfallbeseitigung infolge der Touristenströme oder um einen Öko-Obulus an die Götter handelt, in der Hoffnung, dass Vulkanausbrüche und Umweltschäden verhindert werden, wurde nicht bekannt gegeben.

AUTODÄMMERUNG. Jetzt ist's raus. Der deutsche Automobilclub ADAC schönst Statistiken und verdreht Fakten. Hoffentlich nur noch eine Frage der Zeit, bis er zugibt, dass der Straßenverkehr keine Melkkuh, sondern ein Fass ohne Boden ist.

VERMESSEN haben sich viele Bauern und somit überhöhte EU-„Umwelt“-Fördergelder kassiert. Jetzt gibt's statt Rückzahlung und Strafen quasi eine Generalamnestie, wenn Gutachter und Landwirtschaftskammern das Vermessen als gutgläubig beglaubigen. Vermessene „Umweltpflege“ auf Steuerzahlerkosten?



UMWELTPOLITIK EU & UMWELT

Gibt es eine Wahl für die Umwelt bei der EU-Wahl? Die Bilanz der EU-Umweltpolitik der letzten fünf Jahre ist nicht gerade ermutigend. Im Umweltbereich dominieren offensichtlich wirtschaftspolitische Interessen deutlich. **Seite 10**

RUBRIKEN

Nachrichten	Seite 04
Kommentar	Seite 05
Umwelt in der EU, in Europa und der Welt	Seite 06
Aktuelles Interview	Seite 09
Aktion	Seite 25
Medien	Seite 29
Vor 15 Jahren	Seite 34
AK-Wissenschaft	Seite 35

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



BETRIEB
ÖKO-BAUSTELLE

Umweltbelastung Baustelle? Grüne Baustellenabwicklung reduziert Lkw-Fahrten, Abfall, Lärm und Luftverschmutzung. Eine durchdachte, nachhaltige Baustellenlogistik kann zu erstaunlichen Ergebnissen führen. **Seite 26**

LEBEN
NATURGARTEN

Frühjahr ist's, und der Garten ruft. Wer keinen englischen Rasen will, sondern einen Naturgarten ohne Pestizideinsatz, muss nicht hexen, kann einfach Nützlinge und Natur nutzen. Tipps und Infos zum Frühjahrsgarteln. **Seite 30**

SCHWERPUNKT KLIMA & ENERGIE

Klimaschutz, Energieeffizienz und mehr erneuerbare Energie sind das erklärte Ziel der EU-Klima- und Energiepolitik. Doch steigender Energiehunger, Nuklearinteressen und Lobbypolitik könnten die EU-Klimaziele zum Kippen bringen. **Seite 13**



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien **Telefon** 01/501 65-DW **E-Mail** wirtschaft.umwelt@akwien.at **Redaktion** Mag. Sylvia Leodolter (Chefredakteurin), Dr. Wilfried Leisch (Redakteur) **Sekretariat** Christine Schwed (DW 2698) **Grafisches Konzept** Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at **Layout & Infografik** Michael Haderer **Coverfoto** TTstudio/Fotolia.com **Druck** Ueberreuter Print und Digimedia, 2100 Korneuburg. Die in Wirtschaft & Umwelt veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder. **ISSN** 1028-4664



www.ak-umwelt.at

UZ-Platzhalter

**KLIMA-
CHANCE**

Die europäische Klima- und Energiepolitik soll die Energieversorgung sichern, die kostengünstige Deckung des Energiebedarfs gewährleisten und gleichzeitig Umwelt- und Klimaschutzziele erreichen. In der Strategie bis 2020 werden dazu drei konkrete Vorgaben zur Reduktion der Treibhausgase, zum Einsatz erneuerbarer Energieträger und zur Steigerung der Energieeffizienz gemacht. Der neue EU-Rahmen bis 2030 ist vor allem bei den Erneuerbaren und der Energieeffizienz deutlich weniger konkret und verbindlich. Zu widersprüchlich sind die Ansätze der Mitgliedstaaten – insbesondere im Bereich der Atomenergie. Dabei wären verbindliche Energieeffizienzziele eine echte Chance, die technologische Entwicklung voranzutreiben und Wachstumsimpulse für die europäische Wirtschaft auszulösen. Die Ängste, dass eine engagierte Klimapolitik zu einer Deindustrialisierung Europas führt, sind überzogen. Vor allem die gesteigerte, umweltpolitisch fragwürdige Förderung von Schiefergas hat in den USA zu deutlich niedrigeren Gaspreisen als in Europa geführt und den Druck auf Personalkosten und Produktivität



hierzulande erhöht. Eine nachhaltige europäische Energiepolitik muss daher vor allem auf Energieeffizienz, den Ausbau der Gas-Transportinfrastruktur und erneuerbare Energieträger setzen, um Europas Wohlstand und Arbeitsplätze zu sichern und gleichzeitig Klima und Umwelt zu schützen. Energieeffizienz ist nicht nur für den Wirtschaftsstandort ein zentraler Schlüssel, sondern auch für die Haushalte, die immer mehr von steigenden Energiepreisen und Energiearmut betroffen sind. Sie haben am wenigsten vom angeblichen Segen der Energiemarktliberalisierung profitiert: Während in den letzten Jahren die Strom- und Gas-Großhandelspreise gefallen sind, stiegen die Haushaltspreise. Wenn Menschen ihre Strom- und Gas oder ihre Fernwärmerechnung nicht mehr zahlen können, zeigt sich auch, dass die KonsumentInnenrechte im Energiesektor dringend ausgebaut werden müssen. Genügend Ansatzpunkte für mutige Politik. **Sylvia Leodolter**

NACHRICHTEN

ABFALLBERATUNG

STADT WIEN WIEDER GEKLAGT

Der Streit zwischen der MA 48 und den Abfallberaterinnen ist weiter eskaliert.

Nachdem das Arbeits- und Sozialgericht Wien die Praxis der MA 48 von Ketten-Werkverträgen als rechtswidrig erkannt und festgestellt hat, dass ein klassisches Arbeitsverhältnis gemäß Vertragsbedienstetenrecht vorliegt, sind vier der rund 30 ehemaligen Abfallberater in anderen Dienststellen der Stadt wieder angestellt worden, allerdings geringer eingestuft, als es ihrer bisherigen Tätigkeit entspräche. Daher läuft



mit Unterstützung der AK nun die nächste Klage gegen die Stadt Wien. Während andere österreichische Städte ihre Abfallberater einvernehmlich in reguläre Arbeitsverhältnisse überführt haben, ist in Wien keiner der ehemaligen Abfallberater mehr als solcher tätig. Doch damit nicht genug: Wie Medien berichten, fordert die Stadt von zwei der vier Abfallberater sogar wieder Geld

Abfallvermeidung

KONSUMENTINNEN- INFORMATION

Die Umweltlandesräte haben im Februar den Umweltminister aufgefordert, im Bereich der Verpackungsverordnung eine unabhängige Information der KonsumentInnen sicherzustellen. Die Vergabe der Förderungsgelder für Abfallvermeidungsprojekte soll von einem unabhängigen Gremium und nicht von einer Stelle der Wirtschaft erfolgen. **HO**

zurück, indem sie die jetzige Entlohnung als Hilfskraft den über die Jahre bezogenen Werkelöhnen entgegenhält. So seien einmal 7.000 und einmal 3.000 Euro zu viel bezahlt worden, argumentiert die Stadt. <http://abfallberatung.blogspot.co.at> **HO**

SCHWARZE SULM

EU-WIDRIG

Kraftwerksgenehmigung verstößt gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie.

Nachdem die Antwort Österreichs auf das Mahnschreiben unzulänglich war, hat sich die EU-Kommission Ende 2013 mit einer begründeten Stellungnahme an Österreich gewandt. Kommt Österreich dieser nicht nach, kann die Kommission den Europäischen Gerichtshof (EuGH) anrufen. Das Verfahren betrifft seit 2006 laufende Pläne zur Errichtung eines kleinen Wasserkraftwerks an

der Schwarzen Sulm, einem Fluss in der Steiermark. Nach Ansicht der Kommission verstößt die vom Land Steiermark erteilte Kraftwerksgenehmigung gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie. Konkret sei das Verschlechterungsverbot umgangen worden. Kritisch sieht die Kommission die weite Auslegung der Bestimmungen über das Verschlechterungsverbot in Österreich. Gegen das Vorgehen des Landes Steiermark

richtet sich auch eine beim Verwaltungsgerichtshof eingegangene Amtsbeschwerde des Umweltministers. www.umweltdachverband.at **HO**

NATURA-2000

ÖSTERREICH IST SÄUMIG

Ende Jänner 2014 haben erstmals seit 15 Jahren wieder die Naturschutzlandesräte getagt.



HANDGEFÜHRTE ARBEITSGERÄTE ABGASE ÜBER DEM GRENZWERT

Handgeführte Maschinen überschreiten vielfach geltende EU-Grenzwerte für Schadstoffemissionen. Dies belegt der TÜV NORD im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) bei Motorkettensägen und Freischneidern. Acht von zwölf im deutschen Einzelhandel vertriebene Geräte wiesen teilweise erhebliche Überschreitungen der Grenzwerte für Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide auf, obwohl sie die erforderliche gesetzliche Kennzeichnung hatten. Die DUH kritisiert auch heftig die Überwachungsbehörden in den Bundesländern, die teilweise auch nach Bekanntwerden der Test-Ergebnisse nicht reagierten bzw. den Verkauf dieser Geräte nicht unterbanden. Sowohl Verbraucher- als auch Unternehmensschutz bauen auf der gesetzlichen Kennzeichnung auf. Anwender dieser Geräte können durch krebsverursachende Benzolemissionen Schaden erleiden. Durch erhöhte Kohlenmonoxidkonzentration steigt auch die Unfallgefahr.

Mehr unter www.duh.de **FG**

Ökologische und gesunde Baustoffe:

Bei der Auswahl unterstützen drei wichtige Kennzeichnungen für ökologische Produkte: Das österreichische Umweltzeichen, das natureplus-Zeichen sowie das IBO-Prüfzeichen. www.umweltberatung.at/bauprodukte

Thema: Gemeinsames Vorgehen in Bezug auf die von der EU-Kommission eingeforderten Nachnominierungen von Natura-2000-Gebieten. Das Mahnschreiben der Kommission stammt vom Mai 2013. Die Kommission fordert weitere Ausweisungen und gibt einen strengen Zeitplan bis September 2015 vor, der laut den Bundesländern nicht in allen Fällen eingehalten werden kann. Alle sechs Jahre müssen die EU-Mitgliedstaaten den aktuellen Stand der bereits unter Schutz gestellten Schutzgüter bewerten. Der vom Umweltbundesamt im Auftrag der Bundesländer erstellte Bericht für 2007-2012 zeigt, dass in beiden biogeografischen Regionen Österreichs (alpin, kontinental) der Erhaltungszustand eines Großteils der Lebensraumtypen und Arten nach wie vor nicht ausreichend günstig ist. Dies gilt speziell für Lebensraumtypen, die mit extensiver Grünland-

bewirtschaftung, Mooren und Auwäldern im Zusammenhang stehen. **HO**

UMWELTSTREIT

VOESTALPINE KLAGT UWD

Die voestalpine hat eine Klage auf Schadenersatz, Unterlassung und Widerruf gegen den Umweltdachverband (UWD) eingebracht.

Streitwert: fünf Millionen Euro! Die Behauptungen des UWD, dass die Verwendung von Schlacken im Straßenbau ökologisch bedenklich sei, seien kreditschädigend, falsch und hätten bewirkt, dass die Straßenverwaltungen die Schlacken derzeit nicht mehr abnehmen, argumentiert die voestalpine; fünf Millionen Euro Zwischenlagerungskosten seien so angefallen. Abgesehen davon, dass alleine schon die Verfahrenskosten durch solch

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



KOMMENTAR VON THOMAS HADER VISIONEN UND TÄUSCHUNGEN

In einer wirtschaftspolitischen Zeitschrift las ich kürzlich, dass wir keinesfalls ökonomische oder politische Utopien brauchen, um unser Wirtschaften nachhaltiger zu gestalten. Im gleichen Atemzug wurden dann Lösungen der Energie- und Klimaprobleme, angebliche Zukunftsvisionen, präsentiert.

Welche? Zum Beispiel die groß angelegte unterirdische Speicherung von CO₂ oder die Besiedelung der Meeresböden mit Robotern, die dort Fabriken und Kraftwerke zur Energiegewinnung bauen. Immerhin, der Blick über den Tellerrand hat sich gelohnt, offenbar ist das Motto „die Technik wird's schon richten“ als Rettungsanker für gesellschaftliches bzw. Markt- und Politikversagen keine verkehrsspezifische Angelegenheit. Mit diesem Hintergrund wirken Ideen wie die flächendeckende Autobahn-Elektrifizierung für den Lkw-Verkehr, die öffentliche Finanzierung von Pkw-Ladeinfrastrukturen auf Autobahnen oder auch die Ausweitung des Einsatzes von Biodiesel fast schon harmlos. Nicht zu vergessen das EU-Weißbuch Verkehr mit dem Vorsatz, dass bis 2050 keine Autos mehr in Städten unterwegs sein sollen, die mit konventionellen Kraftstoffen betrieben werden. Ganz nebenbei hat sich damit anscheinend auch

gleich das Platzproblem gelöst. Ganz besonders weit verbreitet ist Dank Handy, Facebook und Co der Glaube, dass allein durch den Einsatz von Informationstechnologien unsere Verkehrsprobleme lösbar seien. Die beste Internetverbindung nützt jedoch nichts, wenn Tarife unverständlich und Tickets nicht stornierbar sind. Und mit Navi steht es sich im Stau auch nicht besser als ohne – zumindest hat man damit aber die überflüssige Gewissheit über den aktuellen Standort. Dabei wäre vieles ganz einfach durch kleine Änderungen des eigenen Verhaltens und des Angebots zu verbessern, aber genau darin liegt offenbar der Kern der Verweigerung. Ich glaube nicht, dass mein funkelnagelneues Handy meine Mobilität nachhaltiger macht. Da muss ich mich wohl schon selber bei der Nase nehmen. Effizienter und vor allem effektiver dürfte allerdings die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad und den Öffis sein.



* **Mag. Thomas Hader** ist Arbeits- und Wirtschaftspsychologe und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien



AUF EINEN BLICK EU, EUROPA UND DIE GANZE WELT

Plastiksackerlverbot:

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat kürzlich einen Bericht beschlossen, nach dem die Verwendung von dünnen Plastiksackerln bis 2019 um 80 Prozent verringert werden muss. Diese landen oft in der Umwelt („Littering“) und schließlich im Meer, wo sie eine Gefahr für viele Tiere darstellen. In fortschrittlichen Staaten wie Schweden und Finnland werden solche Plastiksackerl kaum mehr verwendet, aber EU-weit liegt der Schnitt noch bei etwa 200 Stück pro Person und Jahr.

Schutz von Meeres- biotopen:

Im Februar wurde in Chile ein Schutzgebiet für Blauwale und zwölf Delphinarten eingerichtet. Damit kommen 15 Jahre Lobbying von WWF und anderen Umweltgruppen zum Abschluss. Fast zeitgleich wurden in Indonesien zwei gefährdete Rochenarten, der Riesenmanta und der Riffmanta, unter vollständigen Schutz gestellt.

Kriegsschäden an

der Umwelt: Der Irak hat ein Abkommen mit dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) unterzeichnet,

das die Behebung von Schäden an der Umwelt in Folge des Krieges erleichtern soll und den Aufbau von Kompetenz im Umweltschutz fördern soll. Tätigkeitsfelder dabei sind unter anderem die Umweltgesetzgebung, die Erhaltung der Biodiversität, die „green economy“ und die Bekämpfung des Klimawandels. Zugang zu sauberem Wasser und nachhaltige Nutzung der Ackerflächen sind angesichts zunehmender Wüstenbildung und gleichzeitig steigender Bevölkerungszahlen die größten umweltpolitischen Herausforderungen für den Irak.

Erfolg beim Arten-

schutz: Ein kürzlich erschienener Bericht der EU-Umweltagentur (EEA, European Environment Agency) zeigt, dass die Populationen von 16 untersuchten Fledermaus-Arten in den neun untersuchten Mitgliedstaaten nach teils dramatischen Rückgängen von 1993 bis 2011 im Schnitt um 43 Prozent zugenommen haben. Dies dürfte ein Erfolg gezielter Schutzmaßnahmen sein. www.eea.europa.eu/publications/european-bat-population-trends-2013

CS

eine Klage für jede NGO ruinos sind, spricht vieles dafür, dass die Klage selber nicht gerechtfertigt ist, weil es an einer zurechenbaren Verursachung des Schadens durch den UWD fehlt: Der geht vielmehr auf einen Bescheid des Umweltministeriums aus 2011 zurück, der die Schlacken der voestalpine als Abfall klassifiziert. Weil die abfallrechtlichen Anforderungen bei der Verwertung der Schlacken im Straßenbau derzeit nicht eingehalten werden können, mussten die Abnehmer vorläufig den Bezug einstellen, bis die Rechtslage geklärt ist. Der UWD hat unter www.nimmerwurscht.at eine Online-Petition veröffentlicht und fordert die voestalpine auf, ihre Klage wieder zurückzuziehen. HO



KUNSTSTOFFABFÄLLE

GRÜNBUCH DER EU-KOMMISSION

Stellungnahme des EU- Parlaments zum Grünbuch der EU-Kommission.

Mit dem Grünbuch will die EU-Kommission ihre künftigen Politikvorgaben entwickeln. Konkret wollen die Abgeordneten des EU-Parlaments, dass die Kommission bis Ende

2014 Vorschläge vorlegt, um die Deponierung von recyclingfähigen und verwertbaren Abfällen bis 2020 schrittweise abzuschaffen sowie geeignete Maßnahmen gegen das Verbrennen solcher Kunststoffe einzuführen. Plastikmüll soll nur dann zur energetischen Verwertung genutzt werden, wenn alle sonstigen Möglichkeiten ausgeschöpft wurden. Es sollen auf EU-Ebene auch verbindliche Ziele für die Sammlung und Sortierung von bis zu 80 Prozent der Kunststoffabfälle festgelegt werden. Die Abgeordneten meinen auch, dass die gefährlichsten Kunststoffe vom Markt genommen werden sollten. Auch Einweg-Plastiksackerl sollten nach Möglichkeit schrittweise verboten werden. Insgesamt sollen Mitgliedstaaten und Kommission entschlossener gegen illegale Ausfuhren und die Deponierung von Kunststoffabfällen vorgehen. HO

LÄRM

TAUERNBAHN

Der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn durch das Gasteinertal verzögert sich weiter.

Der Verwaltungsgerichtshof hat den positiven Bescheid der UVP für den Abschnitt Angertal bei Bad Hofgastein aufgehoben. Darin werde zu wenig auf Einwendungen in Sachen Lärmschutz eingegangen, lautet die Begründung. Dies muss der Bund jetzt nachholen. „Das Ministerium hat sich darin auf Richtwerte beim Lärmschutz gestützt, die nur Minimalwerte sind“, erläuterte

Umweltpreis Stadt Wien - 2014

Im Rahmen des ÖkoBusinessPlan Wien zeichnet die Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22) innovative Ideen und Projekte zur Energie-, Abfall- und Ressourceneinsparung aus. Die Gewinner 2014: www.wien.gv.at/umweltschutz/oekobusiness/gewinner.html

Gerichtssprecher Heinz Kail laut APA. Die Behörde müsse auch auf die Einwendungen von Sachverständigen eingehen. Laut Kail könnte dies in ein paar Monaten erfolgt sein. Das Angertal ist nicht der erste Fall, in dem bei Bahnprojekten im UVP-Bescheid nur Minimalwerte beim Lärmschutz festgelegt werden. „Das war schon bei der Koralm der Fall“, sagte Kail. Schon seit Jahren überspannt das Angertal eine nagelneue Stahlbetonbrücke, doch noch immer fehlen Gleise und Oberleitungen. Die Brücke war nämlich zunächst ohne UVP errichtet worden. **HO**



EU-BÜRGERINITIATIVE

TAMING AVIATION

Seit dem informellen Start der Kampagne im Herbst 2013 haben 90 Bürgerinitiativen gegen Fluglärm die Petition unterschrieben.

Ziel ist es, auch die Hürde für eine Europäische Bürgerinitiative zu schaffen, um direkter Ansprechpartner für die EU-Kommission zu werden. Taming Aviation („Zähmung der Luftfahrt“) will konkret ein europaweites Nachtflugverbot und die Abschaffung der Steu-

erprivilegien für die Luftfahrt erreichen. Eine Europäische Bürgerinitiative ist eine Aufforderung an die EU-Kommission, einen Rechtsakt in Bereichen vorzuschlagen, in denen die EU zuständig ist. Eine Bürgerinitiative muss von mindestens einer Million EU-Bürgerinnen und Bürgern aus mindestens sieben der 28 Mitgliedstaaten unterstützt werden. In jedem dieser sieben Mitgliedstaaten ist eine Mindestanzahl von Unterstützern erforderlich. www.tamingaviation.eu **HO**

GIFTMÜLL

KIRCHE GEGEN ILLEGALE ENTSORGUNG

Die katholische Kirche in Neapel schlägt wegen der illegalen Giftmüllentsorgung Alarm.

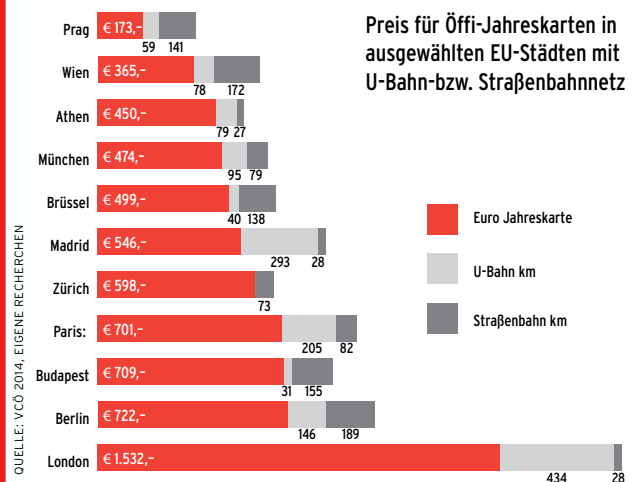
In einem offenen Brief an die Vertreter der Institutionen in Italien forderten der Erzbischof von Neapel, Kardinal Crescenzo Sepe und die Bischöfe der süditalienischen Region Maßnahmen gegen die illegale Entsorgung von industriellem Müll, da damit hohe Krebsraten und andere schwere Erkrankungen verbunden seien. Das Problem ist in der Region Kampanien besonders akut. Ganze Berge von Müll werden im nördlichen Teil von Neapel und in der angrenzenden Provinz Caserta angezündet und verursachen so hohe Dioxinbelastungen. Wegen der nachts lodernden Flammen hat sich der Begriff „Land der Feuer“ eingebürgert: ein dicht besiedelter Landstrich, der zum Schauplatz von Umweltverbre-

Schandfleck des Jahres 2013

Am Welttag der Sozialen Gerechtigkeit 2014 wurde vom Netzwerk Soziale Verantwortung, NeSoVe der Schmähprijs für gesellschaftlich unverantwortliche Unternehmen, Organisationen, Institutionen und Einzelpersonen vergeben. Sieger: Andritz Hydro GmbH und Bundestheaterholding. www.schandfleck.or.at

WIRTSCHAFT & UMWELT INFO-GRAFIK

ÖFFIS IM EU-VERGLEICH



Beim Öffi-Angebot gibt es sehr große Unterschiede. Untersucht hat der VCÖ 28 EU-Hauptstädte sowie Zürich und München. Wien hat im Metropolen-Vergleich die zweithöchste Anzahl an Straßenbahnlinien mit dem zweitlängsten Streckennetz, das achtgrößte U-Bahnnetz und belegt bei der Anzahl der Buslinien Platz 13. Im Vergleich zum Angebot ist die Jahreskarte nur in osteuropäischen Städten günstiger als in Wien. In Berlin kostet die Jahreskarte doppelt so viel wie in Wien, in London vier Mal so viel. In 22 der 30 Hauptstädte gibt es Straßenbahnen, nur in 19 Städten U-Bahnen. Wien hat nach Budapest die zweithöchste Anzahl von Straßenbahnlinien und zählt zu jenen acht Städten, wo die U-Bahnen mit rund zwei Minuten das kürzeste Intervall aufweisen. In der Nacht fährt die U-Bahn neben Wien nur noch in München, Kopenhagen und Stockholm. **LEI**

ALPENKONVENTION

ÖSTERREICH VERSUS ITALIEN

Das Verkehrsprotokoll gilt seit Unterzeichnung der Alpenkonvention im Jahr 1991 als Vision für nachhaltigen Verkehr im Alpenraum. Ein Eckpfeiler ist das Verbot neuer grenzüberschreitender Autobahnen. Lange Zeit stand die Errichtung einer neuen Direktverbindung zwischen Venedig und München in Form einer grenzüberschreitenden „Alemagna“-Autobahn als Bedrohung im Raum. Italien ratifizierte erst 2013 das Verkehrsprotokoll. Mit einer Interpretativerklärung wollte Italien das Bauverbot erneut aushebeln. Im Februar 2014 erhob Österreich dagegen fristgerecht Einspruch. Die Errichtung eines neuen grenzüberschreitenden Autobahnkorridors sollte damit endlich zu den Akten gelegt worden sein. **FG**

chen geworden ist. Allein in den vergangenen eineinhalb Jahren hat die Präfektur von Caserta mehr als 6.500 Müllfeuer registriert, welche die Umgebung in übel riechende giftige Wolken hüllen. Vorwürfe über die illegale Entsorgung von Giftmüll durch die Mafia kursieren seit langem. **HO**

LUFTQUALITÄT

EU-PAKET VORGELEGT

Die **EU-Kommission** hat ihr neues Paket für gesunde Luft in Europa beschlossen.



EU Gentechnik

NATIONALE ANBAUVERBOTE?

Der EU-Verbraucherschutzkommissar Mimica hat in Aussicht gestellt, dass die noch amtierende EU-Kommission die Weichen für nationale Anbauverbote stellen könnte. Man darf gespannt sein. Bisherige Vorschläge waren ungenügend gewesen. Erst im Februar ist im EU-Ministerrat ein Verbot der Maissorte 1507 gescheitert. **HO**

Herzstück sind nationale Emissionsziele für Mitgliedstaaten bei Ammoniak, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Flüchtigen Organischen Verbindungen. Weil die Umsetzung bis 2010 durchwachsen war, werden die Ziele bis 2020 mehr oder weniger „gestreckt“. Dafür sollen bis 2030 nochmals strengere Ziele erreicht werden. Hinzukommen sollen auch noch Methan und Feinstaub. Nationale Zielvorgaben sind deshalb nötig, weil die Schadstoffverfrachtung über die Grenzen der EU-Mitgliedstaaten hinaus erfolgt. Weil die Umsetzung unter anderem auch an sektorspezifischen Abgasvorschriften (z. B. Dieselmotoren) gescheitert ist, hat die EU-Kommission dem Paket noch einen Richtlinien-vorschlag für mittlere Feuerungsanlagen im Bereich von ein bis 50 Megawatt beigelegt. In Aussicht gestellt wird auch eine Emissionsrichtlinie für Off-Road-Motoren. Mit einer schnellen Beschlussfassung des gesamten Pakets wird insgesamt aber nicht gerechnet. **FG**

DONAU

MEHR PLASTIKMÜLL ALS JUNGFISCHE

Forschungsprojekt der Universität Wien über die Plastikbelastung der Donau.

LimnologInnen der Universität Wien schätzten im Zuge eines Forschungsprojekts über Jungfische in der Donau erstmals die Plastikfrachten in Europas zweitgrößtem Fließgewässer ab und fanden heraus, dass die Donau in den Uferbereichen



TIPPS: BADEZIMMERPRODUKTE

HORMONELLE INHALTSSTOFFE

Wie viele Kosmetika benutzen Sie täglich? GLOBAL 2000 hat rund 400 auf dem österreichischen Markt verfügbare Bodylotions, Zahnpasten und Aftershave untersucht. Mehr als ein Drittel der konventionellen Körperpflegeartikel enthielten laut Herstellerangaben hormonell wirksame Chemikalien. Diese können aufgrund ihrer zufälligen strukturellen Ähnlichkeit mit den körpereigenen Hormonen in hormonell gesteuerte Prozesse eingreifen und diese stören. Die am häufigsten nachgewiesenen Chemikalien stammten aus der Gruppe der Parabene sowie der UV-Filter Ethylhexyl Methoxycinnamate. Es handelt sich hierbei um Inhaltsstoffe, die nachweislich durch den Gebrauch von Kosmetika in den menschlichen Körper gelangen und deren hormonell schädigende Wirksamkeit bei Tieren klar belegt ist. Mehr Infos unter: www.global2000.at/hormonell-wirksame-chemikalien-kosmetika **LEI**

zwischen Wien und Bratislava mehr Plastikpartikel als Fischlarven transportiert. Eine Hochrechnung zeigt, dass die Donau täglich ca. 4,2 Tonnen Plastikmüll in das Schwarze Meer spült, berichten sie im Fachjournal „Environmental Pollution“ <http://medienportal.univie.ac.at> **HO**

EBI WASSER

EU-KOMMISSION REAGIERT - NICHT

Mit den Forderungen nach einer Abkehr von der Liberalisierungspolitik in der Wasserversorgung und nach leistbarem Zugang zu sauberem Trinkwasser für alle gelang es

Autofahren - immer weniger Kilometer

Wiens Autofahrer fahren immer weniger Kilometer. Seit dem Jahr 2003 ist die jährliche Fahrleistung der privaten Pkw von durchschnittlich 13.760 auf rund 12.760 gesunken. Das bedeutet binnen zehn Jahren einen Rückgang um 1.000 Kilometer pro Pkw. www.vcoe.at

Autofasten: Alternativen ausprobieren

Bei dieser Initiative der Umweltbeauftragten der Katholischen und Evangelischen Kirche Österreichs geht es darum, in der Fastenzeit (vom 5. März bis 19. April 2014) umwelt- und gesundheitsfreundliche Alternativen zum Autofahren auszuprobieren. www.autofasten.at

der „Right2Water“-Initiative als erstes Bürgerprojekt (Europäische Bürgerinitiative – EBI) seiner Art, die Hürde von EU-weit einer Million Unterschriften zu schaffen. Am Ende waren es sogar fast 1,7 Millionen gültige Unterschriften. Die mit Spannung erwartete Antwort der EU-Kommission am 19. März war allerdings inhaltlich sowie demokratiepolitisch enttäuschend. Kommissar Maros Sefcovic kündigte zwar „Verbesserungen“ wie „eine europaweite öffentliche



Konsultation zu den Rechtsvorschriften über Trinkwasser“ an, diese gehen real jedoch nicht über alte Aktivitäten hinaus. Die Kernforderung nach einer Verhinderung der Wasserliberalisierung wurde damit abgelehnt, dass der Kommission dabei die Hände gebunden wären. Möglichkeiten gäbe es aber sehr wohl – etwa durch den Ausschluss der Wasserversorgung aus internationalen Handelsabkommen. **LS**

ATOMKRAFT FUKUSHIMA

Dritter Jahrestag der Erdbeben-, Tsunami- und Atomkatastrophe

Um 14.46 Uhr Ortszeit am 11. März 2011 hat ein Erdbeben der

Stärke 9,0 Japan heimgesucht. An der Gedenk-Zeremonie für die fast 20.000 Todesopfer nahm auch Premierminister Abe teil. Dieser will die seither stillgelegten AKWs wieder hochfahren. Sein Vorgänger hatte 2012 noch den Atomausstieg verkündet. Durch den Unfall im AKW Fukushima I (Höchststufe 7 – katastrophaler Unfall) mussten mehr als 100.000 Menschen im Umkreis von 30 km evakuiert werden. Hunderttausende in landwirtschaftlichen Betrieben zurückgelassene Tiere verendeten. Eine Rückkehr in die kontaminierten Gebiete wird für die meisten Menschen nicht mehr möglich sein. Die Schäden der Reaktorkatastrophe werden auf mehr als 150 Milliarden Euro geschätzt. **HO**

UMWELTMEDIZIN

LÖST ALUMINIUM ALZHEIMER AUS?

Britischen Medizinem gelang ein Durchbruch.

Die Forscher konnten erstmals direkt anhand einer Fallstudie nachweisen, dass eine schleichende Vergiftung mit dem Metall Aluminium zu Alzheimer führen kann. Wie die Forscher im „Journal of Medical Case Reports“ im Februar veröffentlichten, fanden sie im Gehirn eines an einer aggressiven Form von Alzheimer erkrankten und frühzeitig mit 66 Jahren gestorbenen Patienten stark erhöhte Aluminiumwerte. Der Mann war zu Lebzeiten bei seiner Arbeit Aluminium-Sulfat-Staub ausgesetzt. www.jmedicalcasereports.com/content/8/1/41/abstract **LS**

Schiefergas - unsicher, nicht nachhaltig

Die große Mehrheit der 23.000 EU-BürgerInnen einer öffentlichen Konsultation der EU-Kommission sprach sich gegen Fracking in der EU aus, so die Naturfreunde Internationale, die 500.000 Mitglieder in 43 Ländern repräsentiert. www.nf-int.org

INTERVIEW MIT KARL GEORG ZINN

WACHSTUMSFETISCHISMUS AM ENDE

Der Ökonom J. M. Keynes verstand seine Theorie als Instrument zur Lösung des Problems der Arbeitslosigkeit. Vollbeschäftigung und Wachstum stoßen zunehmend an Grenzen. Weniger arbeiten, weniger wachsen? Welche Wege sollen wir in Zukunft beschreiten?

Warum sind Keynes Langfristprognosen bezüglich kürzerer Arbeitszeiten nicht eingetroffen?

Zinn: Keynes umriss seine Erwartungen für die „Enkelgeneration“. Der Produktivitätsfortschritt werde anhalten und das Pro-Kopf-Einkommen in den reichen Ländern werde in 100 Jahren um das Achtfache oder gar mehr steigen. Dann würde dem Wohlstand besser durch Arbeitszeitverkürzung als durch weiteres Konsumwachstum gedient. Keynes machte aber zwei Vorbehalte: Kein starkes Bevölkerungswachstum und keine größeren Kriege! Beide Vorbehalte wurden leider relevant. Damit änderte sich die Entwicklung – vorerst. Die meisten Kommentatoren übergehen die beiden historisch wesentlichen Vorbehalte. Wie wäre wohl die Entwicklung ohne Krieg und Kriegsfolgen verlaufen? Nur eine ahistorische Ökonomik kann Keynes vorwerfen, er hätte sich geirrt.

Welche Zukunftsoptionen haben wir?

Zinn: Auf der Linie der Keynes'schen Langfristprognose weitergedacht erscheint die Erwartung äußerst plausibel, dass die reichen Volkswirtschaften ihre Beschäftigungsprobleme und alle sich daraus ergebenden sozialpolitischen und gesellschaftlichen Schwierigkeiten nicht lösen können, ohne sich mental und strukturell auf ein Ende hohen Wachstums umstellen. Die Arbeit muss neu verteilt werden, d. h. alle arbeiten weniger, und niemand ist arbeitslos. Selbstverständlich verlangt das sehr weitreichende strukturelle Anpassungen. Ob der gegenwärtige Kapitalismus dazu noch in der Lage ist, muss leider skeptisch beurteilt werden.

Ist ein gutes Leben für alle möglich, ohne die Umwelt zu schädigen?

Zinn: Das Zeitfenster ist wahrscheinlich schon geschlossen. Ohne fundamental veränderte Verhältnisse auf der Erde wird sich die längst angelaufene Katastrophe nicht mehr verhindern lassen.



* Prof. Dr. Karl Georg Zinn ist emeritierter Professor der Volkswirtschaftslehre der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen.

Am 25. Mai 2014 finden die Wahlen zum EU-Parlament statt. Spätestens Ende des Jahres sollte auch die Europäische Kommission mit ihren neu ernannten EU-KommissarInnen ihre Arbeit aufnehmen. Doch was ist in den letzten fünf Jahren in der Umweltpolitik auf EU-Ebene passiert? Eines gleich vorweg: Die Ergebnisse fallen mager aus.

VON FRANK EY*

EU-Wahl: Resümee zur EU-Umweltpolitik



ZUSAMMENFASSUNG:

Rückblickend ist festzustellen, dass die EU-Kommission ihren zu Beginn der Legislaturperiode formulierten Umweltzielen kaum näher gekommen ist. Im Bereich der Verkehrspolitik ist sogar zu bemerken, dass Maßnahmen gesetzt wurden, die den umweltpolitischen Zielen eher schaden als nutzen. Ganz offensichtlich dominieren im Umweltbereich wirtschaftspolitische Interessen deutlich.

Die nun auslaufende Legislaturperiode begann viel versprechend: Neben der Generaldirektion Umwelt wurde eine eigene Generaldirektion für Klimapolitik samt Kommissarin geschaffen – ein Novum in der EU-Kommission. Das bereits 2008 von der EU-Kommission formulierte Ziel „20-20-20“, also 20 Prozent weniger Treibhausgasemissionen, ein Anteil von 20 Prozent erneuerbarer Energie und 20 Prozent mehr Energieeffizienz bis zum Jahr 2020, sollte zielstrebig weiterverfolgt werden. Parallel dazu veröffentlichte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas das Weißbuch Verkehr. Umweltpolitisch spielt der Verkehrsbereich eine wesentliche Rolle, trägt er zu den Treibhausgasemissionen doch maßgeblich bei. Das Ziel im Transportwesen ist, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 20 Prozent und bis 2050 um 60 Prozent gegen-

über 1990 zu senken. Ob es die EntscheidungsträgerInnen auf EU-Ebene mit ihren umweltpolitischen Ankündigungen auch ernst meinen, lässt sich aber nur anhand der konkreten Gesetzgebung sagen.

GRENZWERTIG

Das Beispiel der Luftqualitätsrichtlinie zeigt, dass in der Umweltpolitik zwischen Ankündigung und Realität eine große Lücke klafft: Die Richtlinie wurde bereits im Jahr 2008 verabschiedet und regelt unter anderem die Immissionsgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid. Die darin vorgesehenen Grenzwerte können nun von vielen EU-Mitgliedsländern nicht eingehalten werden, weil es an entsprechend engagierten EU-Rechtsnormen fehlt, beispielsweise hinsichtlich der Emissionsgrenzwerte für PKW und LKW. Die nun gültigen Abgasvorschriften

führen dazu, dass relativ neue Kraftfahrzeuge unter bestimmten Bedingungen sogar mehr emittieren als ihre Vorgängermodelle. Striktere Regelungen werden mit dem Hinweis auf Wettbewerbsnachteile für die Autoindustrie verzögert, entschärft und/oder umgangen. Symptomatisch ist auch, dass die EU-Kommission bereits seit Jahren einen neuen Rechtsvorschlag zur Begrenzung der Emissionen von Maschinen und Geräten, die vor allem im Bausektor eingesetzt werden, ankündigt. Eine Reform der Richtlinie ist insbesondere für die Beschäftigten der Bauindustrie wichtig, da die ArbeiterInnen nach wie vor einem großen Gesundheitsrisiko aufgrund der hohen Schadstoffemissionen dieser Maschinen ausgesetzt sind.

Beim Thema Klima- und Energiepolitik haben die EntscheidungsträgerInnen auf EU-Ebene ebenfalls enttäuscht. Eine ausführliche Be-

* Dr. Frank Ey ist Ökonom, war neun Jahre im Brüsseler Büro der Arbeiterkammer tätig und u. a. für den Bereich der Verkehrs- und Umweltpolitik zuständig.

Europa im Klimawandel: Das EU-Ziel „20-20-20“

Das bereits 2008 formulierte Ziel sieht 20 Prozent weniger Treibhausgasemissionen, einen Anteil von 20 Prozent erneuerbarer Energie und 20 Prozent mehr Energieeffizienz bis zum Jahr 2020 vor. Siehe: Kommissionsmitteilung KOM(2008) 13 endg.





EU-Umweltpolitik – wenig mächtig in der Umsetzung

wertung findet sich im Beitrag von Christoph Streissler ab Seite 14 dieser Ausgabe. Auch hier spielen Wirtschaftsinteressen eine wesentliche Rolle, argumentiert wird sehr oft mit Wettbewerbsnachteilen gegenüber Drittstaaten. Tatsächlich wird heute eine große Anzahl von Waren aller Art in Drittländern produziert, die in Konkurrenz mit Produkten der europäischen Industrie stehen. Der Wettbewerbsdruck, mit dem die Industrie zu kämpfen hat, besteht vor allem in Umwelt- und Lohnkosten. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Europäische Union weiterhin ein Konzept von Freihandelsabkommen mit Drittstaaten propagiert, die weder verbindliche Umwelt- noch Sozial- und Arbeitsstandards vorsehen. Nur wenn für Produkte aus Drittstaaten vergleichbare Normen gelten, wie sie für die EU bestehen, kann von einem gleichen Wettbewerb gesprochen wer-

den, und nur dann können die umweltpolitischen Ziele auch umgesetzt werden.

Hingegen wären die umweltpolitischen Ziele des Verkehrsweißbuches mangels externen Wettbewerbsdrucks leicht umzusetzen. Der liberale EU-Verkehrskommissar Siim Kallas dürfte sich jedoch hauptsächlich wirtschaftspolitischen Interessen verpflichtet fühlen, wie die beiden folgenden Beispiele zeigen.

LIBERALISIERUNGSZUG

Die Eisenbahn ist einer der Verkehrsträger mit den niedrigsten CO₂-Emissionen. Dementsprechend müsste die Kommission daran interessiert sein, den Schienenverkehr zu fördern. EU-Kommissar Kallas schlägt nun aber im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets vor, dass der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene ausgeschrieben werden muss.

weiter auf Seite 12 →

Weißbuch Verkehr

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, KOM (2011) 144 endg., 28.3.2011. Mehr unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:DE:HTML>

KRÄFTEVERHÄLTNISSE AUF EU-EBENE WER DEN TON ANGIBT

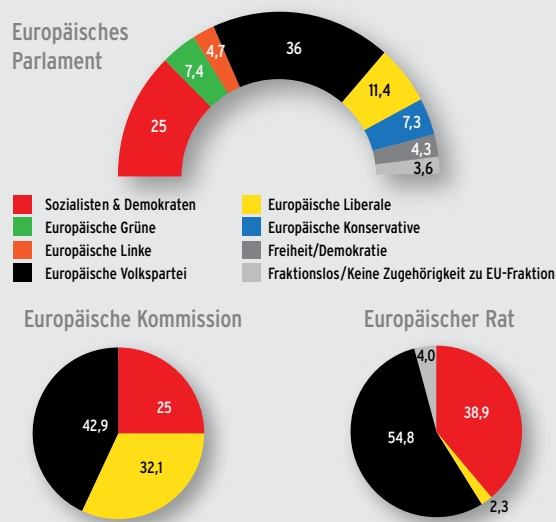
In Brüssel herrschen klare Verhältnisse. Egal ob in der EU-Kommission, dem EU-Rat oder dem EU-Parlament: In allen drei Institutionen geben die wirtschaftsnahen Parteien derzeit den Ton an – und das mit absoluten Mehrheiten.

Unter den 28 EU-KommissarInnen sind 21 entweder der Europäischen Volkspartei (EVP) oder den Liberalen zuzurechnen, sieben KommissarInnen gehören der Sozialdemokratischen Partei Europas (SPE) an. Damit gehören 75 Prozent der KommissarInnen einer wirtschaftsnahen Partei an. Der Rat der Staats- und Regierungschefs setzt sich (per März 2014) folgendermaßen zusammen: Unter Berücksichtigung der nach Landesgröße differierenden Stimmengewichtung haben die Regierungschefs, die der EVP zuzuordnen

sind, einen Stimmanteil von 52,8 Prozent im Rat, gefolgt von 38,9 Prozent bei der SPE und von 2,3 Prozent bei den Liberalen. Vier Prozent sind keiner europäischen Partei zuzuordnen.

Das EU-Parlament setzt sich aus sieben verschiedenen Fraktionen zusammen. Mit der EVP, den Liberalen und den Konservativen gibt es drei Gruppierungen, die einen wirtschaftsfreundlichen Fokus haben. Sie haben mit einem Stimmenanteil von 54,7 Prozent die Nase vorn. Die SPE, die Grünen und die Linken mit eher sozial- und beschäftigungspolitischer und/oder ökologischer Ausrichtung haben ein Stimmgewicht von 37,1 Prozent. 4,3 Prozent der EU-Abgeordneten sind der rechten Gruppierung „Europa der Freiheit und Demokratie“ und 3,6 Prozent keiner Fraktion zuzurechnen.

Aktuelle politische Kräfteverhältnisse auf EU-Ebene in %



Hilfreich ist der Vorschlag der Kommission nur für international tätige Transportkonzerne. Sie können sich dann jene Routen herauspicken, die Gewinne versprechen. Für die Gesellschaft ist der Liberalisierungsvorschlag jedoch ein klarer Nachteil, muss sie doch auf die gewinnbringenden Strecken verzichten, während der öffentlichen Hand die wenig ertragreichen Routen bleiben. In Summe zahlt die Gesellschaft mit dieser Liberalisierungsstrategie also drauf. Umweltpolitisch ist zu befürchten, dass es aus Kostengründen zu weiteren Stilllegungen der nicht ertragreichen Nebenstrecken kommt und viele Passagiere daher von der Schiene auf die Straße wechseln müssen. Das ist jedenfalls ein Widerspruch zum Weißbuch Verkehr, das von den Zielen der Verlagerung des Transports auf die Schiene und einer Reduktion der Treibhausgase spricht. Das EU-Parlament hat gerade

erst Ende Februar über den Kommissionsvorschlag abgestimmt: Die EU-Abgeordneten sehen nun eine Direktvergabe zwar vor, allerdings nur, wenn strikte Auflagen erfüllt sind. Für die Mehrheit der EU-MandatarInnen sind damit Wirtschaftsinteressen wichtiger als die Bedürfnisse der Gesellschaft.

MEGATRICKS

Den Vogel abgeschossen hat der liberale EU-Verkehrskommissar Siim Kallas jedoch bei der Frage zur grenzüberschreitenden Zulassung von mit 25,25 Metern überlangen und bis zu 60 Tonnen schweren Lastkraftwagen. Nach einem Besuch bei der internationalen Frächterorganisation IRU verkündete Kallas kurzerhand – ohne einen neuen Rechtsvorschlag dazu zu verfassen – dass diese LKW nun im gesamten EU-Raum grenzüberschreitend genutzt werden dürfen, wenn die je-

weils betroffenen Mitgliedsstaaten damit einverstanden sind. Bisher sind LKW mit maximal 40 Tonnen erlaubt. Aus der Warte der Umweltpolitik wäre eine derartige Maßnahme verheerend: Güter, die aufgrund ihrer Beschaffenheit und ihres Volumens derzeit nur mit den umweltschonenden Verkehrsträgern Bahn und Schiff transportiert werden, könnten künftig auch per LKW verbracht werden. Die Schadstoffemissionen werden damit in die Höhe geschraubt, statt sie zu senken. Das EU-Parlament machte bei diesem Vorhaben vorerst nur deswegen nicht mit, weil es sich vom Verkehrskommissar umgangen fühlte. Kallas reichte schließlich doch noch einen deutlich abgeschwächten Richtlinienvorschlag nach. Im Verkehrsausschuss des EU-Parlaments stimmten die Abgeordneten vorerst gegen den grenzüberschreitenden Einsatz der Megatrucks, viele wirtschaftsnahe MandatarIn-

nen stehen aber nach wie vor klar zu den Megatrucks.

Der schockierendste Vorschlag kam jedoch von EU-Kommissar Barnier mit der sogenannten „Dienstleistungskonzessions-Richtlinie“. Darin ist, im Rahmen eines überaus komplexen Rechtstextes versteckt, die Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen vorgesehen, insbesondere das Allgemeingut Wasser. Nur heftige Proteste vieler Organisationen, darunter der Gewerkschaften sowie der Arbeiterkammer, konnten verhindern, dass die öffentliche Versorgung mit Wasser dem privaten, auf Gewinn ausgerichteten Markt, geopfert wird. Eine Petition gegen den Privatisierungsplan (www.right2water.eu/de) erbrachte beinahe 1,9 Millionen Unterschriften.

WIRTSCHAFTSNAH

Der Grund, warum sich immer wieder die Wirtschaftsinteressen einzelner Unternehmen oder Unternehmensverbände durchsetzen, dürfte zu einem wesentlichen Teil an den politischen Kräfteverhältnissen liegen. Die wirtschaftsnahen Parteien verfügen in allen drei EU-Institutionen über beeindruckende Mehrheiten (siehe auch Kasten und Grafik Seite 11). Und das nicht erst seit der letzten Legislaturperiode: Fast kann man davon sprechen, dass absolute Mehrheiten für den wirtschaftsnahen Flügel Tradition haben: Im EU-Parlament war der Wirtschaftsflügel in sechs von sieben Legislaturperioden die stärkste Kraft. Um Umweltziele durchsetzen zu können, ist es also notwendig, zumindest Teile der wirtschaftsnahen Parteien von Umweltvorhaben zu überzeugen. □

GREEN JOBS?

BESCHÄFTIGUNG UND UMWELT IN DER EU



In den EU-Institutionen war in den vergangenen Jahren immer wieder von „Green Jobs“ zu hören. Diese würden Beschäftigung schaffen und gut für die Umwelt und fürs Wirtschaftswachstum sein, so die Hoffnung einiger EU-Beamten. Die Realität sieht jedoch anders aus, wie eine AK-Studie feststellt: Meist handelt es sich um klassische Beschäftigungsverhältnisse, zum Beispiel im Handel und kaum um Umweltberufe. Dass die EU unter „Green Jobs“ etwa auch Arbeitnehmer in der Automobilindustrie versteht, ist mehr als problematisch und Wasser auf die Mühlen der EU-Skeptiker.
http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Informationen_zur_Umweltpolitik_186.pdf

SCHWERPUNKT KLIMA & ENERGIE

Gefährdet Klimaschutz Wirtschaft und Wohlstand? Welche Ziele muss sich eine Klima- und Energiepolitik setzen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich erhalten und Energiearmut verhindern will?



Energieziele

Seite 14

Wie ambitioniert und erfolgreich die europäischen Klima- und Energieziele sind und worin die Gefahren der europäischen Uneinigkeit bestehen, analysiert und bewertet Christoph Streissler.

Energiepreise

Seite 18

Die Industrie sieht durch die EU-Klimapolitik den Standort Österreich gefährdet. Sven Hergovich und Georg Kovarik arbeiten heraus, dass eine nachhaltige Energiepolitik Wohlstand und Klimaziele vereinen kann.

Energiearmut

Seite 21

Rund eine Million Menschen in Österreich ist armutsgefährdet, rund 220.000 Menschen können im Winter ihren Wohnraum nicht angemessen warm halten. Dorothea Herzele geht dem Phänomen Energiearmut, seinen Ursachen und Folgen nach.

Deutschland betreibt die Energiewende, Großbritannien will Atomstrom mit Einspeisetarifen unterstützen, Frankreich verbietet Fracking. Die EU importiert Kohle aus den USA und fürchtet Lieferstopps von Erdgas in der Folge der Unruhen in der Ukraine. Ein einheitlicher Weg beim Kampf gegen den Klimawandel ist in der EU derzeit kaum auszumachen. **VON CHRISTOPH STREISSLER ***

Mehr schlingern als steuern



ZUSAMMENFASSUNG:

Während vor sechs Jahren in der EU die Festlegung von Klima- und Energiezielen bis 2020 relativ einfach war, ist es nun viel schwieriger, solche Ziele für die zehn Jahre danach, also bis 2030, zu vereinbaren. Die Angst geht um, dass die EU bei den internationalen Klimaverhandlungen isoliert wird und dass eine ambitionierte Klimapolitik die Wirtschaft schwächen könnte.

Mit Spannung war von vielen der Vorschlag der EU-Kommission erwartet worden, den sie am 22. Jänner veröffentlichte und der die Grundzüge der europäischen Klima- und Energiepolitik bis zum Jahr 2030 umreißt. Dem Vorschlag war eine umfangreiche öffentliche Konsultation im Lauf des Jahres 2013 vorausgegangen.

Das derzeit geltende Klima- und Energiepaket, das die Ziele bis 2020 umfasst, wurde im Jahr 2008 verhandelt, also im Wesentlichen vor der Wirtschaftskrise. Die Einigung gelang damals relativ rasch. Die Wirtschaft brummte, die Treibhausgasemissionen hatten in vielen Ländern zuletzt historische Höchststände erreicht, der Ölpreis war in ungeahnte Höhen geklettert. In dieser Situation waren Einsparungen beim Verbrauch ohnehin ein Gebot der Stunde. So war es 2008 relativ einfach, Klima- und Energieziele für die 2010er Jahre festzulegen.

Im Vergleich dazu ist die Skepsis einiger Mitgliedstaaten heute bedeutend größer. Es wird befürchtet, dass die EU mit ihren weitreichenden Zielen bei den internationalen Klimaverhandlungen zusehends allein dastehen könnte, weil eine ambitionierte Klimapolitik durch Beschränkungen beim Energieverbrauch die Wirtschaft schwächen könnte.

Der Beitrag ab Seite 18 geht auf diese Frage im Detail ein, hier gibt es daher nur

einen kurzen Rückblick. Klimapolitik und Energiepolitik werden häufig in einem Atemzug genannt. Wie eng hängen die beiden tatsächlich zusammen? In allen Industriestaaten stammt der weitaus größte Beitrag zur Emission von Treibhausgasen von Kohlendioxid (CO₂). In Österreich hatte 2012 CO₂ einen Anteil von knapp 85 Prozent an den gesamten Treibhausgasemissionen; in der EU liegt der entsprechende Wert mit gut 82 Prozent ähnlich hoch. Die CO₂-Emissionen wiederum sind zum überwiegenden Teil auf die Verbrennung fossiler Energieträger, also von Kohle, Erdöl und Erdgas, zurückzuführen. In Österreich stammen 86 Prozent der CO₂-Emissionen aus der Energieumwandlung. Insgesamt sind somit knapp 75 Prozent der österreichischen Treibhausgasemissionen auf die Nutzung fossiler Brennstoffe zurückzuführen. In der EU-27 liegt dieser Wert sogar fast bei 80 Prozent, in den USA bei 86 Prozent.

Seit Ende des 18. Jahrhunderts mit der Dampfmaschine erstmals die Umwandlung von Verbrennungswärme in mechanische Energie gelang, ist eine Unzahl von Produktionsvorgängen vom Antrieb durch Menschen oder Tiere unabhängig geworden. Dies ermöglichte in den letzten zwei Jahrhunderten einen Aufschwung der industriellen Produktion, der zuvor schlicht undenkbar war. Gleichzeitig wurden in ebenso wachsen-

weiter auf Seite 16 →

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



Nachhaltig ist die Zukunft nur, wenn die Energieeffizienz gesteigert und erneuerbare Energien eingesetzt werden.

ENERGIE- UND KLIMAPOLITIK EUROPA IST NICHT ALLEIN

Von manchen Industrievertretern wird gern das Bild gezeichnet, dass die EU der einzige Wirtschaftsraum sei, in dem eine Verringerung der Emission von Treibhausgasen angestrebt würde, während alle anderen Staaten rücksichtslos das Klima immer weiter belasteten. Die Klimapolitik der EU sei, so die Interessensvertreter der Industrie, wie eine Fußfessel, mit der die europäischen Betriebe im Wettkampf gegen die Unternehmen in anderen Staaten antreten müssten. Die Schlussfolgerung lautet regelmäßig, dass die Industriebetriebe von allen Belastungen durch die Klima- und Energiepolitik ausgenommen werden müssten, da sie sonst unter der ohnehin ungeheuerlichen Last an Regulierung zusammenbrechen würden.

Dieses Bild entspricht nicht der Wirklichkeit. Auch viele Staaten außerhalb der EU verfolgen ambitionierte Klima- und Energieziele. Kürzlich hat das deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) eine Zusammenstellung veröffentlicht, die zeigt, welche Länder zunehmend

in erneuerbare Energien investieren, Energieeffizienzpotentiale in Industrie, Gebäuden und Verkehr erschließen und die Reduzierung von Treibhausgasemissionen durch Kohlenstoffpreise unterstützen.*

Während im Jahr 2005 beispielsweise 32 Staaten Unterstützungssysteme für Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien eingeführt hatten, waren es 2012 bereits 66, darunter beispielsweise China, Argentinien oder Indonesien, während etwa Polen oder die USA (noch) keine derartigen Systeme haben.

Die Internationale Energieagentur (IEA) hat ein Indikatoren-System entwickelt, mit dem die Umsetzung politischer Programme zur Steigerung der Energieeffizienz verglichen werden kann. Dabei wird ermittelt,

inwiefern die Mitgliedstaaten der IEA eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt

haben, die sich international bewährt haben. Während z. B. Deutschland und Dänemark bei der Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen im Gebäudebereich vergleichsweise gut abschneiden, haben im Industriesektor Japan und Südkorea die umfassendsten Energieeffizienzprogramme implementiert. Die Einführung eines bundesweiten Emissionshandelssystems in den USA, die sogenannte Waxman-Markey-Bill, ist 2009 zwar im Senat gescheitert, doch einige Bundesstaaten der USA haben CO₂-Zertifikatssysteme implementiert,

etwa Kalifornien. Aber auch andere Staaten haben Systeme des Emissionshandels eingeführt, etwa China, Japan und Australien; manche bereiten eine Einführung vor, wie Mexiko oder Brasilien.



*Karsten Neuhoff et al.: „Energie- und Klimapolitik: Europa ist nicht allein“ in: DIW Wochenbericht 6/2014

SCHWERPUNKT

KLIMA & ENERGIE

→ dem Maß fossile Brennstoffe – zunächst Kohle, später Erdöl und Erdgas – genutzt, so dass die Maschinen von der Verfügbarkeit biogener Brennstoffe – vor allem Holz – unabhängig wurden. Das Wirtschaftswachstum, das damit einher ging, hat auf vielfältige Weise die Welt von Grund auf verändert.

DER BODEN DER REALITÄT

Aber zwei Vorgänge machten deutlich, dass diese Entwicklung nicht für immer so weiter gehen kann: Zum einen zeigte die Ölkrise 1973, dass die wachsende Abhängigkeit vom Erdöl zu geopolitischen Gefahren führen kann und dass ein sparsamer Umgang mit der Ressource Erdöl Vorteile haben könnte. Zum anderen wurden in den 1980er Jahre auch die Indizien immer dichter, dass die steigenden CO₂-Emissionen eine Erwärmung des Klimas der Erde und damit eine Gefahr für Landwirtschaft, Wetter und Meeresspiegel bewirken würden.

Seit damals ist klar geworden, dass Energiepolitik verschiedene Ziele gleichzeitig zu verfolgen hat. Drei Forderungen gilt es zu erfüllen: die Sicherheit der Versorgung mit Energie, die Deckung des Energiebedarfs zu geringen Kosten und schließlich die Erhaltung eines guten Umweltzustandes. Doch so klar diese Ziele auf den ersten Blick wirken, so widersprüchlich können Maßnahmen sein, mit denen sie erreicht werden sollen. Während einige Staaten – etwa Frankreich, Schweden und Großbritannien – auf Nuklearenergie als Energiequelle setzen, die durch Diversifizierung der Energieträger zur Sicherheit der Energieversorgung beiträgt und die wegen der CO₂-Neutralität die Umwelt schont, sprechen sich andere Staaten vehement gegen die Nutzung der Atomkraft aus, da sie Schäden für

die Umwelt befürchten und darauf hinweisen, dass Nuklearenergie eine besonders teure Form der Energieversorgung darstellt. Der Ausbau der Windkraft wiederum führt zwar unmittelbar zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen, aber erfordert die Verfügbarkeit anderer Kraftwerke, wenn der Wind auslässt, sowie den Bau neuer Stromleitungen – beides Faktoren, die die Kosten in die Höhe treiben.

DIE KRISE ALS CHANCE

Schließlich ist nicht von vornherein klar, wie sich Veränderungen im Energiemix und bei den Energiepreisen auf die wirtschaftliche Situation von Unternehmen und auf die Gesamtwirtschaft auswirken. So schwächte die Ölkrise 1973 zwar zunächst das Wirtschaftswachstum, doch in der Folge kam es zur Entwicklung neuer Technologien, bei denen die effiziente Nutzung von Energie erstmals im Mittelpunkt stand und die neue Wachstumsimpulse setzten. So lassen sich für alle energiepolitischen Entscheidungen Für- und Wider anführen. Dies ist das Spannungsfeld, in dem die EU-Kommission den Vorschlag für die Klima- und Energieziele bis 2030 ausgearbeitet hat.

WEG DES GERINGEN WIDERSTANDS

Die EU-Kommission ist dabei nicht besonders mutig vorgegangen. Während die Klima- und Energiepolitik der EU derzeit von drei Zielen geleitet wird – einem Ziel für die Reduktion der Treibhausgase, einem für die erneuerbaren Energieträger und einem für die Steigerung der Energieeffizienz –, die alle für jeden Mitgliedstaat festgelegt sind, werden im Entwurf für 2030 nur zwei Ziele vorgeschlagen: Der Ausstoß an Treibhausgasemissionen soll im Jahr 2030 um 40 Prozent geringer sein als 1990, und der Anteil der erneuerbaren Energieträger am energetischen Endverbrauch soll EU-weit 27 Prozent errei-

EU-KOMMISSION ALS VORREITER

Bei der Klimakonferenz in Paris, die Ende 2015 stattfinden wird, sollen die Klimaziele beschlossen werden, die ab 2020 gelten. Mit der Festlegung, die Emissionen an Treibhausgasen bis 2030 um 40 Prozent zu verringern, will die EU-Kommission die anderen Staaten dazu drängen, sich auch zu ehrgeizigen Zielen zu verpflichten.

chen. Nur das Ziel für die Reduktion der Treibhausgase soll auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt und verbindlich gemacht werden.

Somit wird derzeit kein Ziel für die Energieeffizienz bis 2030 festgelegt. Das ist umso bedauerlicher, als Energieeffizienz die energiepolitische Strategie ist, die am ehesten die drei oben genannten Zielsetzungen gemeinsam erfüllen kann: Durch die Verringerung der Energienachfrage steigert sie die Versorgungssicherheit und schont dabei die Umwelt. Gleichzeitig verringern Effizienzmaßnahmen auch die Kosten, zumindest nach der Amortisationszeit von Investitionen, die die effizientere Nutzung von Energie ermöglichen. Darüber hinaus ist die Steigerung der Energieeffizienz neben der Nutzung erneuerbarer Energieträger der Bereich, in dem die Forschung und technologische Entwicklung besondere Fortschritte macht und damit zu neuen Wachstumsimpulsen führt.

Die EU-Kommission schlägt zwar vor, dass bis 2030 EU-weit 27 Prozent des Energieverbrauchs aus erneuerbaren Energieträgern (Wasserkraft, Wind, Photovoltaik, Holz, ...) gedeckt werden soll. Sie sagt aber nicht, wie dieses Ziel auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt werden soll. Dies ist von vielen Seiten – so auch in der Stellungnahme der AK – kritisiert worden, da damit eine Begünstigung der Kernkraft verbunden ist. Denn wenn ein Staat kein Ziel bei den erneuerbaren Energieträgern erreichen muss, ist die Verringerung der CO₂-Emissionen durch Ersatz fossiler Erzeugung durch nukleare eine realistische Möglichkeit. Derzeit geht Großbritannien diesen

CO₂-Emissionen

2012 stammten in Österreich 21,1 Prozent der energiebedingten CO₂-Emissionen aus der Stromerzeugung, 26,6 Prozent aus der Industrie, 36,6 Prozent aus dem Verkehr und 15,6 Prozent vom Heizen mit Öl und Gas.

AK & Klimaziele

Der Beitrag der AK zur öffentlichen Konsultation der Kommission zu den Klima- und Energiezielen bis 2030 findet sich unter: http://www.akeuropa.eu/de/publication-full.html?doc_id=301&vID=77

Folgenabschätzung

Der Vorschlag der Kommission und die begleitende Folgenabschätzung mit den zugrunde liegenden Szenarien finden sich auf der Seite http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm



” DIE NUTZUNG FOSSILER BRENNSTOFFE HAT EIN ZUVOR NICHT VORSTELLBARES WIRTSCHAFTSWACHSTUM AUSGELÖST.

Weg, und auch Polen sieht darin eine Option, von der Fixierung auf Kohlekraftwerke wegzukommen. Abgesehen von den Gefahren für die menschliche Gesundheit und die Umwelt, die mit Atomkraft einhergehen, benötigt diese immer noch in hohem Ausmaß Subventionen. Diese führen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten.

OFFENE FRAGEN

Bleibt das Ziel für die Treibhausgasemissionen. Sie sollen bis 2030 um 40 Prozent geringer sein als 1990. Dieser Wert liegt auf dem Pfad, der bis 2050 zu einer Reduktion um 80 Prozent oder mehr führen soll. Aber für sich genommen ist dieser Wert von 40 Prozent nicht beurteilbar. Zum einen werden die Mitgliedstaaten sehr genau darauf achten, welchen Beitrag sie zu seiner

Erreichung leisten müssen. Aber der Aufteilungsmechanismus ist noch unklar. Weiters bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung wesentlich mit, ob der Wert erreicht wird oder nicht; doch über derart lange Zeiträume lässt sich die wirtschaftliche Entwicklung keinesfalls prognostizieren. Schließlich ist offen, zu welchen Reduktionen sich die anderen Staaten der Welt verpflichten werden. Davon hängt aber wesentlich ab, ob es leichter oder schwerer ist, die angepeilten Emissionsreduktionen zu erreichen.

Daher wäre eine flexible Zielsetzung zu überlegen, die diese Faktoren berücksichtigt, ohne ambitionierte Klima- und energiepolitische Ziele aus den Augen zu lassen. Jedenfalls sind derartige Zielsetzungen aber auch mit langfristig ausgerichteten Strategien zu verknüpfen, die den Weg erkennbar machen, mit welchen Maßnahmen die-

BEIHILFEN LEITLINIEN

Förderungen und staatliche Subventionen spielen bei der Erreichung der Klima- und Energieziele eine wesentliche Rolle. So wird in vielen EU-Staaten die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen durch garantierte Einspeisetarife gefördert, die die KonsumentInnen aufbringen. Die Industrie wird durch die Vergabe von Gratiszertifikaten im Emissionshandel subventioniert.

Damit Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden, müssen derartige Beihilfen den Leitlinien der EU-Kommission entsprechen. Im Lauf dieses Jahres legt die Kommission die Leitlinien fest, die bis 2019 gelten sollen. Dazu hat die AK eine Stellungnahme abgegeben, in der vor allem gefordert wird, dass es keine Förderung für Nuklearenergie geben darf. Weiters soll nach Vorstellung der AK die Unterstützung erneuerbarer Energieträger nur mehr in Form von Investitionsbeihilfen zulässig sein. Wenn doch noch Betriebsbeihilfen gegeben werden, dann nur mehr für maximal fünf Jahre.

Strengere Maßstäbe bei der Beihilfenvergabe sollen das Verursacherprinzip betonen und die Heranführung von Technologien an die Marktreife unterstützen.

Die AK-Stellungnahme findet sich unter http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_state_aid_environment/ak_en.pdf.



Sozialpartnerforderung

Die Sozialpartner haben in einem gemeinsamen Brief Bundeskanzler Faymann aufgefordert, sich auf EU-Ebene für die Festlegung von drei Zielen – Treibhausgase, erneuerbare Energien und Energieeffizienz – einzusetzen.

Energiestrategie 2030

Gleichzeitig mit den Verhandlungen über den Vorschlag der EU-Kommission zu den Klima- und Energiezielen hat das Wirtschaftsministerium mit der Ausarbeitung einer Energiestrategie bis 2030 begonnen.

Viele Menschen befürchten, dass die vergleichsweise hohen Energiepreise Europas Industrie und damit auch den europäischen Wohlstand gefährden. Gleichzeitig verbleiben drängende Umweltprobleme wie der Klimawandel ungelöst. Doch wie kann eine moderne Energiepolitik ausschauen, die einerseits Wohlstand und Arbeitsplätze sichert und andererseits hilft, die Umwelt zu schützen?

VON SVEN HERGOVICH UND GEORG KOVARIK*

Standortfaktor Energiepreise



ZUSAMMENFASSUNG:

Um Europas Wohlstand und Arbeitsplätze zu sichern und gleichzeitig die Umwelt zu schützen, sollte eine nachhaltige Energiepolitik verfolgt werden: Erneuerbare Energien sollten gezielt gefördert und kosteneffizient zur Marktreife herangeführt werden. Die Transportinfrastruktur für Erdgas muss ausgebaut werden. Und drittens muss die Energieeffizienz drastisch gesteigert werden.

* Mag. Georg Kovarik leitet das volkswirtschaftliche Referat des ÖGB.

Mag. Sven Hergovich ist Ökonom und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.

Die im Vergleich zu den USA hohen Energiepreise in Europa wecken in vielen Menschen Befürchtungen, dass diese Preisunterschiede Europas Industrie und damit das europäische Wohlstandsmodell bedrohen könnten. Hat doch die aktuelle Finanzkrise gezeigt, dass Länder wie Österreich, die entgegen dem internationalen Trend auf eine starke und diversifizierte Industrie gesetzt haben, viel besser durch die Krise gekommen sind als Länder wie die USA oder Großbritannien, die den Finanzsektor aufgebläht und gleichzeitig deindustrialisiert haben. Was ist also dran an diesen Befürchtungen? Führen die hohen Energiepreise tatsächlich zu einer Deindustrialisierung Europas?

ERDGASPREISE

Tatsache ist, dass die Erdgaspreise in Europa lange Zeit etwa gleich hoch oder sogar etwas niedriger waren als die Erdgaspreise in den USA. Tatsache ist auch, dass die Preise für Erdgas in Europa derzeit viel höher als die der USA sind. Ursache dafür ist die verstärkte Förderung von Schiefergas in den USA. Schiefergas bezeichnet dabei eigentlich normales Erdgas, welches in wenig durchlässigem Schiefergestein lagert und daher bislang schwer förderbar war. Durch die verstärkte Verbreitung und die dadurch ausgelösten Kostensenkungen bei aus Umweltgründen heftig

umstrittenen Fördertechnologien wie Fracking, hat die Förderung von Schiefergas in den USA rasant zugenommen. Der Anteil an unkonventionellem Erdgas an der gesamten US-amerikanischen Fördermenge liegt daher bereits bei 60 Prozent. Obwohl sich die Preisunterschiede zwischen US-amerikanischem und europäischem Erdgas abschwächen werden, kann davon ausgegangen werden, dass die Gaspreise in Europa mittelfristig etwa doppelt so hoch wie die in den USA bleiben.

AUSWIRKUNGEN

Um nachzuvollziehen, welche Auswirkungen die hohen Energiekosten auf den Industriestandort haben, ist der Anteil der Energiekosten an den Gesamtkosten eines Industrieunternehmens von großer Bedeutung. Bei energieintensiven Industrieunternehmen entfallen etwa 15 Prozent der Produktionskosten auf Kapitalkosten. 20 Prozent entfallen auf Personalkosten und 55 Prozent auf Vorleistungen ohne Energie. Die verbleibenden zehn Prozent sind der Anteil der Energiekosten an den Gesamtkosten. Dies bedeutet nichts anderes, als dass, wenn ein Land doppelt so hohe Energiekosten hat, dieses Land unter der Annahme gleicher Kapital- und Vorleistungskosten, nur dann zu gleichen Kosten produzieren kann, wenn die Personalkosten die Hälfte betragen oder wenn die



Die Transportinfrastruktur für Erdgas muss ausgebaut werden.

Produktivität um zehn Prozent höher ist. Beides scheint schwer realisierbar. Allerdings bedeutet dieses Resultat auch, dass die Energiepreise nur ein Faktor unter vielen anderen Standortfaktoren sind. In diesem Zusammenhang darf auch nicht vernachlässigt werden, dass hohe Energiepreise auch einen Innovationsanreiz für Unternehmen darstellen können, erhöhen diese doch den Anreiz in die Erforschung und Entwicklung neuerer und effizienterer Technologien zu investieren, was mittelfristig den Wohlstand steigert. Auch wenn die Frage, ob der Kosteneffekt oder der Innovations-effekt überwiegt, in der Wissenschaft umstritten ist, ist unbestritten, dass hohe Energiepreise zumindest für einige sehr energieintensive Unternehmen ein Problem darstellen. Damit, dass hohe Energiekosten gerade die Ärmsten besonders stark treffen, beschäftigt sich Dorothea Herzele im Beitrag ab Seite 21.

Paradoxaerweise ist aber nicht nur die Förderung von Schiefergas aus Um-

weltgründen umstritten, auch die Unterschiede in den Energiepreisen zwischen den USA und Europa sind kein rein wirtschaftspolitisches, sondern auch ein umweltpolitisches Problem. Führen doch die niedrigen Preise für Erdgas dazu, dass in den USA weniger Kohle verbraucht wird. Dies führt aber dazu, dass der Weltmarktpreis von Kohle sinkt, was wiederum einen steigenden Kohleverbrauch in Europa bewirkt.

Versucht man die gleiche Menge an Strom mit Kohle und mit Gas zu erzeugen, so verursacht die Verbrennung der Kohle etwa doppelt so hohe Treibhausgasemissionen. Außerdem sind Gaskraftwerke viel geeigneter in einem Energiesystem mit einem hohem Anteil an Sonnen- und Windstrom. Denn die Erzeugung von Strom aus Windrädern oder Photovoltaikanlagen ist wetterabhängig und schwankt daher sehr stark. Gaskraftwerke können aber deutlich schneller hochgefahren werden als Kohlekraftwerke und sind daher besser in der

ÖSTERREICHS INDUSTRIE AUSGEZEICHNETE BEDINGUNGEN

Entgegen weit verbreiteten Vorurteilen ist Österreichs Wirtschaftsstandort nicht abgesandelt. Österreich befindet sich seit mehr als 20 Jahren in der Gruppe der wohlhabendsten Länder der EU. Trotzdem ist die Industrieproduktion in Österreich deutlich stärker als im Durchschnitt der EU gewachsen. Der Anteil des Produktionssektors am Bruttoinlandsprodukt (BIP) lag 2010 daher mit 29,2 Prozent nicht nur klar über dem europäischen Schnitt von 24,7 Prozent, er ist auch höher als in Deutschland, Japan, den USA oder der Schweiz. Ein Blick auf die Fakten beweist also, dass Österreichs Industrie exzellente Rahmenbedingungen vorfindet.



Österreich: Sehr gut

J. Thoman und R. Lang zeigen warum: <http://blog.arbeit-wirtschaft.at/weder-ramponiert-noch-abgesandelt-ein-fakten-check-zum-wirtschaftsstandort/>

GUTE ENERGIEPOLITIK SETZT AUF ENERGIEEFFIZIENZ. DAS SICHERT WOHLSTAND UND ARBEITSPLÄTZE UND SCHÜTZT DIE UMWELT.

Standort Österreich

Andreas Schibany beschäftigt sich im A&W-Blog mit dem Wirtschaftsstandort Österreich: <http://blog.arbeit-wirtschaft.at/standort-oesterreich>

Wettbewerbsrankings

Miriam Rehm zeigt auf, wie wenig aussagekräftig die meisten Rankings der Wettbewerbsfähigkeit sind: http://wug.akwien.at/WUG_Archiv/2012_38_3/2012_38_3_0615.pdf



WETTBEWERBSFÄHIGKEIT WER IST DER BESTE?

Wie wissenschaftlich sind bekannte Indikatoren für Wettbewerbsfähigkeit? Regelmäßig machen Wettbewerbsfähigkeitsindikatoren wie der des World Economic Forum Schlagzeilen. Weniger bekannt ist allerdings, dass die Ergebnisse zu einem großen Teil auf Befragungen von ManagerInnen beruhen. Diese werden nur zu ihrem eigenen Land befragt, weswegen die Daten für verschiedene Länder nicht vergleichbar sind. So überraschen auch widersinnige Einzelergebnisse – etwa dass die Kosten von Gewalt und Verbrechen in Österreich höher als die in Ruanda, Kuwait und Armenien sind – nicht. Die verbreiteten Wettbewerbsfähigkeitsindikatoren beruhen auf willkürlichen Annahmen, zweifelhafter Gewichtung und mangelnder statistischer Methodologie.

→ Lage, wetterbedingte Schwankungen in der Erzeugung von erneuerbarer Energie auszugleichen.

GUTE ENERGIEPOLITIK

Was soll also getan werden? Wie kann eine Energiepolitik ausschauen, die Wohlstand und Arbeitsplätze sichert ohne die Umwelt zu schädigen? Eine solche nachhaltige Energiepolitik sollte sich dafür einsetzen, dass die Gaspreise in Europa sinken. Eine Möglichkeit dies zu tun ist, die Infrastruktur zum Transport von US-amerikanischem Gas nach Europa gezielt auszubauen. Von den sol-

cherart niedrigeren Energiepreisen würde nicht nur die Industrie, sondern auch alle KonsumentInnen, aber eben auch das Klima profitieren. Dies sollte mit einem gezielten und kosteneffizienten Ausbau der erneuerbaren Energien verbunden werden. Die ökologische Wirkung der Investitionen in die erneuerbaren Energien hängt dabei entscheidend davon ab, wie schnell diese wettbewerbsfähig werden, also auch ohne Subventionen Strom zu gleichen Kosten wie konventionelle Kraftwerke produzieren können. Daher sollten insbesondere die Technologien gefördert werden, die das größte Potenzial aufweisen, langfristig wettbewerbs-

fähig zu werden. Ein solcher Ausbau der erneuerbaren Energien muss außerdem so erfolgen, dass er den maximalen Klimaschutzeffekt erzielt. Das bedeutet, dass insbesondere die Technologien gefördert werden sollten, die mit der gleichen Förderhöhe am meisten Treibhausgasemissionen einsparen können.

ENERGIEEFFIZIENZ

Der Schlüssel, um Wohlstandssicherung und den Schutz der Umwelt zu verbinden, liegt aber in der Förderung der Energieeffizienz. Denn durch den solcherart niedrigeren Energieverbrauch werden nicht nur die KonsumentInnen entlastet, auch die Abhängigkeit der Unternehmen von den Energiepreisen wird reduziert. Darüber hinaus profitiert natürlich auch die Umwelt vom geringeren Energieverbrauch. Dazu kommt, dass Energieeffizienzmaßnahmen sogar positive beschäftigungspolitische Auswirkungen haben. Führen Energieeffizienzmaßnahmen doch dazu, dass KonsumentInnen mehr Geld für andere Güter und Dienstleistungen ausgeben können, was wiederum Arbeitsplätze schafft. Darüber hinaus haben Energieeffizienzmaßnahmen einen weiteren Vorteil: sie rechnen sich meist bereits nach kurzer Zeit und kosten daher kein Steuergeld. Energieeffizienz ist daher der Dreh- und Angelpunkt guter Energiepolitik.

NACHHALTIGE ENERGIEPOLITIK

Energiepolitik, die auf den gezielten und kosteneffizienten Ausbau der erneuerbaren Energien, den Ausbau der Transportinfrastruktur für Erdgas und vor allem auf mehr Energieeffizienz setzt, ist eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Energiepolitik. Konkret bedeutet eine solche Politik eine für die Haushalte leistbare und sichere Energieversorgung. Dabei sichert so eine nachhaltige Energiepolitik gezielt Arbeitsplätze und hilft den Wohlstand auszubauen und trägt dazu bei, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Umwelt zu schützen. □

Energiesparen

Tipps dazu finden Sie hier: http://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/energie/tipps_fuers_Energiesparen.html

Green Jobs

Mit den leider nur vermeintlich guten Arbeitsbedingungen von Green Jobbern befasst sich diese AK-Studie: http://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/InformationenzurUmweltpolitik/Ausgabe_186.html

Strompreisrechner

Mit dem Strompreisrechner der AK den günstigsten Stromanbieter finden: www.arbeiterkammer.at/beratung/konsument/Energie/Wie_Sie_den_Stromversorger_wechseln.html

Energiearmut ist kein für sich unabhängiges Phänomen, sondern geht einher mit allgemeiner Armutsgefährdung, Deprivation bis hin zu manifester Armut. In Österreich sind rund zwölf Prozent der Bevölkerung armutsgefährdet. In Zahlen ausgedrückt sind das rund eine Million Menschen, die Hälfte davon lebt in manifester Armut.

VON DOROTHEA HERZELE*

Energiearmut - leider keine Seltenheit

Für Menschen, die von Armut bedroht sind, ist es keine Selbstverständlichkeit, jeder Zeit über Energie zu verfügen. Sie können sich grundlegende Energiedienstleistungen nicht oder kaum leisten: Wohnräume werden nicht ausreichend warm gehalten oder elektrische Geräte nur eingeschränkt genutzt. Vielen fehlt das Geld für ein Auto, das aber im ländlichen Raum oft die einzige Möglichkeit ist, um beruflich mobil zu sein. Denn Energie ist nicht nur Voraussetzung für die Befriedigung von Grundbedürfnis-

sen, sondern auch für die Teilnahme am modernen Leben.

Eine allgemein anerkannte Definition für Energiearmut gibt es in Österreich nicht. Ebenso fehlt es an validen statistischen Zahlen über Personen, die von Energiearmut betroffen sind. Es liegen lediglich Daten der Europäischen Statistikbehörde (Eurostat) über die Menschen vor, die sich nicht leisten können, ihren Wohnraum angemessen warm zu halten: 2011 waren 219.000 Menschen in Österreich davon betrof-

weiter auf Seite 22 →

ZUSAMMENFASSUNG

Nur, wenn es gelingt den Energieverbrauch nachhaltig zu senken, reduzieren sich auch die Energiekosten langfristig. Die Steigerung der Energieeffizienz ist eines der probatesten Mittel gegen Energiearmut. Das muss sich auch in einem zukünftigen Energieeffizienzgesetz widerspiegeln.



SCHWERPUNKT KLIMA & ENERGIE

→ fen. In Großbritannien wird dann von Energiearmut gesprochen, wenn ein Haushalt mehr als zehn Prozent seiner Haushaltsausgaben für Wärme aufwenden muss. Einen umfassenderen Ansatz schlägt der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (Amtsblatt der Europäischen Union 2011/C 44/09) vor: „Energiearmut bedeutet die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit, seine Wohnstätte angemessen und zu einem korrekten Preis zu heizen sowie über weitere grundlegende Energiedienstleistungen wie Beleuchtung, Verkehr oder Strom für Internet und sonstige Geräte zu einem angemessenen Preis zu verfügen.“ Die Referenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für angemessene Beheizung sind eine Temperatur von 21°C im Wohnraum und 18°C in den weiteren Räumen.

IM DREIECK GEFANGEN

Abseits von statistischen Zahlen spielt sich Energiearmut im Dreieck zwischen hohem Energieverbrauch, hohen Energiekosten und geringem Einkommen ab. Keine anderen Kostenarten verlaufen so eindeutig zu Lasten einkommensschwacher Haushalte wie Energiekosten: Laut Konsumerhebung 2009/2010 der Statistik Austria gibt die unterste Einkommensgruppe mit einem verfügbaren Einkommen von monatlich weniger als 1.634 Euro für Energie pro Monat 8,2 Prozent aus (gemessen an den Gesamt-Haushaltsausgaben), die oberste Einkommensgruppe (mehr als 3.681 Euro) nur 3,4 Prozent.

Der höhere Energieverbrauch einkommensschwacher Haushalte ist oft die Folge von veralteten, stromintensiven Haushaltsgeräten und nicht von fehlendem Wissen oder Willen mit Energie sparsam umzugehen. Meist wohnen diese Menschen in thermisch schlecht

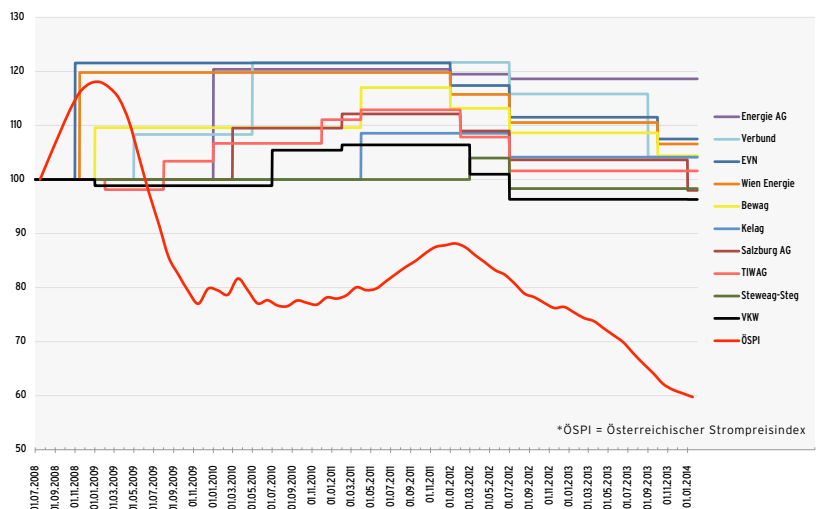
isolierten Gebäuden und heizen mit alten, ineffizienten Heizungen. Obwohl kaum geheizt und Strom gespart wird, bleibt die Energierechnung hoch. Energieeffizienzmaßnahmen wie Investitionen in die Verbesserung der thermischen Effizienz des Gebäudes sind zu teuer und scheitern oft am Willen des Hauseigentümers – vorgeschoben wird das sogenannte „Nutzer-Investor-Dilemma“: Der Vermieter trägt die Kosten der Sanierung des Gebäudes, aber der Mieter/die Mieterin profitiert von dem geringeren Energieverbrauch und geringeren Energiekosten. Auf den ersten Blick ein durchaus nachvollziehbares Argument, aber ganz so einfach ist es nicht: Der Investor profitiert langfristig durch die Wertsteigerung des thermisch sanierten Gebäudes und der Vermieter hat – gemäß § 18 Mietrechtsgesetz – unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, die Mieten zu erhöhen, um so notwendige Baumaßnahmen zu finanzieren.

Die Kombination von hohem Energieverbrauch, geringem verfügbarem

Einkommen und steigenden Energiepreisen führt rasch zum ökonomischen Engpass. Gerade bei den privaten Haushalten steigen Energiepreise stärker an, weil Preissenkungen auf der Großhandelsebene nicht oder nur teilweise an sie weitergegeben werden: So ist der Strompreis an der Börse in den letzten fünf Jahren um rund 40 Prozent gefallen, gleichzeitig sind die Haushaltspreise bei einzelnen Anbietern um bis zu 20 Prozent gestiegen. Auch im Gasbereich sind die Großhandelspreise um zwei Prozent gesunken, die Haushaltspreise aber bis zu 34 Prozent gestiegen. Der internationale Vergleich bestätigt diese Schiefelage: Die Daten der Europäischen Statistikbehörde (Eurostat) zeigen auf, dass Österreichs Privathaushalte im EU-Vergleich überdurchschnittlich hohe Strompreise (ohne Steuern und Abgaben) zahlen. Die Industriepreise hingegen liegen im unteren Mittelfeld. Bei Gas ist es ähnlich: Auch hier sind die Netto-Preise für Industriekunden vergleichsweise günstig, während die

STROMPREISENTWICKLUNG 2008 BIS 2014 HAUSHALTSKUNDINNEN ZAHLEN DRAUF

Es wäre anzunehmen, dass der reine Energiepreis (ohne Netzentgelte, Umsatzsteuer etc.), den der Stromlieferant autonom festlegt, eine analoge Entwicklung zum Großhandelspreis (ÖSPI) aufweist. Im Vergleichszeitraum 2008-2014 zeigt sich jedoch, dass sich in erster Linie steigende Großhandelspreise im Haushalts-Energiepreis niederschlagen. Während die Großhandelspreise weiterhin einem starken Abwärtstrend unterliegen (seit Juli 2008 minus 40,3 Prozent), wurden nur von wenigen Stromlieferanten Preisreduktionen bei den HaushaltskundInnen durchgeführt. Zu beachten ist, dass diese Zahlen lediglich die relativen Preisänderungen seit Sommer 2008 widerspiegeln. Über die absolute Höhe der Energiepreise der einzelnen Stromanbieter sagen diese Zahlen nichts aus.



*Maga Dorothea Herzele ist Betriebswirtin und Mitarbeiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik in der AK Wien.

QUELLEN: PREISBLÄTTER DER STROMVERSORGER; ÖSTERREICHISCHE ENERGIEAGENTUR/ÖSPI, AK - EIGENE BERECHNUNG.



ENERGIEARMUT

ENTLASTUNG DURCH ENERGIEEFFIZIENZ

Die Steigerung der Energieeffizienz ist eine der wichtigsten Maßnahmen gegen Energiearmut: Denn nur so gelingt es, den Energieverbrauch und damit auch die Energiekosten zu senken. Das sollte sich auch im zukünftigen Bundes-Energieeffizienzgesetz widerspiegeln. Österreich ist verpflichtet, bis Juni 2014 die EU-Energieeffizienz-Richtlinie ins nationale Recht umzusetzen. Im Kern geht es darum, Energielieferanten zu verpflichten, Energieeffizienzmaßnahmen zu setzen, die dazu

führen, dass der Energieverbrauch um 1,5 % jährlich reduziert wird. Der Anknüpfungspunkt bei den Energielieferanten ermöglicht die Erfassung aller Energieträger – von Strom über Fernwärme bis hin zu den Treibstoffen. Gemessen wird die gesetzliche Regelung auch an einer gerechten Verteilung der Kosten und des Nutzens: Im Regierungsprogramm ist festgehalten, dass 40 Prozent der Energieeffizienzmaßnahmen so zu setzen sind, dass sie auch bei den Haushalten wirksam werden.

IM JAHR 2011 WAREN 219.000 MENSCHEN IN ÖSTERREICH VON ENERGIEARMUT BETROFFEN.

Gaspreise für private Haushalte zu den teuersten in Europa gehören.

Mit den ersten Schwierigkeiten, die Energierechnung zu bezahlen, beginnt sich meist die Energiearmutspirale zu drehen: Hohe Nachzahlungen, Vorauszahlungen und höhere Teilzahlungsbeträge für Strom und Wärme stellen für viele unüberwindbare finanzielle Hürden dar. Wer über einen längeren Zeitraum die Energierechnungen nicht zahlt, dem droht schlussendlich die Abschaltung. Die immer höhere Zahl der Betroffenen und Forderungen von Konsumentenschutzorganisationen, wie der AK, nach Schutzmaßnahmen führte schließlich zu einer besseren rechtlichen Absicherung von EnergiekonsumentInnen im Allgemeinen und zu Schutzmaßnahmen für einkommensschwache Haushalte im Besonderen. 2009 forderte die EU-Kommission im Rahmen des dritten EU-Energiebinnenmarktpakets erstmals die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen gegen Energiearmut zu ergreifen und für schutzbedürftige KundInnen

(„vulnerable customer“) eine ausreichende Energieversorgung zu gewährleisten.

Österreich hat diese Vorgaben im Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG 2010) und im Gaswirtschaftsgesetz 2011 (GWG 2011) umgesetzt. Kernstück dieser Schutznormen ist das Recht auf Grundversorgung: HaushaltkundInnen, die sich gegenüber einem Strom- oder Gaslieferanten auf die Grundversorgung berufen, müssen mit Energie beliefert werden, wobei der Tarif nicht höher sein darf als jener, zu dem die meisten der HaushaltkundInnen dieses Lieferanten beliefert werden. Auch ist das Vorliegen von Altschulden kein Ablehnungsgrund. Sicherheitsleistungen sind nur in Höhe eines monatlichen Teilzahlungsbetrages erlaubt. Geraten KundInnen in der Grundversorgung in Zahlungsverzug, dann kann die drohende Abschaltung verhindert werden, indem sich die KundInnen einen Vorauszahlungszähler (Prepayment) installieren lassen.

Aber die Schutzmaßnahmen scheinen nicht ausreichend zu wirken. Denn, so Christina Veigl-Guthann auf der Fachtagung „Armutsfalle Energie?“, es befinden sich derzeit österreichweit nur neun Haushalte in der Grundversorgung. Ein wesentlicher Grund dafür dürfte einerseits fehlendes Wissen sein, andererseits sind diese Menschen oft mit ihrem schwierigen Alltag überfordert. Umso wichtiger ist es, sie aktiv zu unterstützen: Ab 2015 sind alle größeren Energielieferanten gesetzlich dazu verpflichtet, eine Beratungsstelle für HaushaltkundInnen einzurichten, die auch gezielte Beratung zu Energiearmutsthemen anzubieten hat. Wien Energie hat bereits seit zwei Jahren eine Ombudsstelle für soziale Härtefälle eingerichtet.

BENÄCHTEILIGTE FERN- UND NAHWÄRMEKUNDINNEN

Hingegen entzieht sich ein weiterer, wichtiger Bereich der Energieversorgung, nämlich jener mit Fern-/Nahwärme, gänzlich den besonderen Schutzbestimmungen im Energiebereich. Fern-/NahwärmekundInnen haben derzeit kein Recht auf die Grundversorgung mit Wärme. Kommt es zu Altschulden oder

weiter auf Seite 24 →

Angemessene Wärme

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) legt als Referenzwerte für thermische Behaglichkeit eine Temperatur von 21°C im Wohnraum und 18°C in den weiteren Räumen fest.

Strompreisvergleich

Obwohl die Strom-Großhandelspreise deutlich gesunken sind, wurden diese Preissenkungen weder zeitnah noch in vollem Ausmaß an die Haushalts-KundInnen weitergegeben. http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Energiepreismonitoring_2014.pdf

Grundversorgung

bedeutet die Pflicht der Strom- und Gaslieferanten und Netzbetreiber zur Versorgung eines Haushaltskunden mit Energie, auch wenn Altschulden vorliegen. Die KundInnen müssen sich aber beim Wahl-Lieferanten oder Netzbetreiber darauf berufen.

INTERVIEW MIT WOLFGANG KATZIAN

ENERGIEVERBRAUCH UND KLIMAWANDEL

Der Energiehunger wird als Ursache des Klimawandels gesehen, Energieeffizienz soll aus dem Dilemma führen. Die Politik diskutiert, die Wirtschaft beklagt die hohen Kosten und für die KonsumentInnen scheint alles nur teurer zu werden.

Ist Klimawandel ein Thema für die Gewerkschaft?

Katzian: Der Klimawandel und der menschliche Beitrag dazu ist für die Gewerkschaft insofern Thema, als dass unsere Mitglieder wie alle anderen BürgerInnen an einer lebenswerten Umwelt jetzt und in Zukunft interessiert sind. Sie sind in den unterschiedlichen Branchen, aber auch direkt als ArbeitnehmerInnen betroffen. Viele Regelungen, die dem Klimaschutz dienen sollen, schlagen auf ihre Arbeitsbereiche durch und der massive Veränderungsdruck wird oft direkt an sie weitergegeben. Gleichzeitig entstehen neue Bereiche – die so genannten „green jobs“, die aber nicht immer unbedingt auch „good jobs“ sind –, die man gewerkschaftlich stärker erschließen muss, um faire und anständige Rahmenbedingungen durchzusetzen.

Energieverbrauch: Leben wir über unsere Verhältnisse?

Katzian: Wir erleben tagtäglich eine Zunahme an Technologisierung und Elektrifizierung unseres Alltags im Zeichen der Komfortsteigerung. Nicht alles ist dabei unbedingt nötig, auch wenn es vielleicht bequem erscheint – im Winter im Schanigarten sitzen würde mir da einfallen. Im globalen Vergleich sind die USA und Europa im individuellen Energieverbrauch sicher weit voran. Abstinenz ist aber nicht die richtige Lösung, es geht vielmehr um den verantwor-

tungsvollen Umgang mit Energieressourcen. Vom Markt alleine können wir das nicht erwarten, daher brauchen wir auch den Einfluss der Politik, um in dieser Frage steuernd einzugreifen.

Hilft Energieeffizienz gegen den Klimawandel?

Katzian: Die Steigerung der Energieeffizienz ist mit Sicherheit ein zentraler Bestandteil der Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels, schließlich würde uns ein ungebremstes Wachstum des Energieverbrauchs vor dramatische Herausforderungen stellen. Mehr Energieeffizienz ist aber nicht nur ein Hebel für den Klimaschutz, sie trägt auch zu einer Dämpfung bei der Kostenentwicklung bei, sowohl im Haushaltsbereich als auch in den Unternehmen.

Führt Energiesparen nicht zu Energiearmut?

Katzian: Beim Thema Energieeffizienz geht es nicht ums bloße Energiesparen, sondern um den geringeren Energieverbrauch für die gleiche Leistung. Die Herausforderung besteht darin, bei gleich bleibendem Komfort weniger Energie zu verbrauchen und die Einsparung nicht durch andere Anwendungen zu neutralisieren. Die Antwort auf das Problem der Energiearmut ist also nicht möglichst billige Energie, sondern die Verbilligung der Dienstleistungen Licht, Raumwärme und Mobilität.

→ Zahlungsverzügen droht die Abschaltung, ohne Wenn und Aber. Während im regulierten Strom- und Gasbereich alle HaushaltskundInnen vor der Abschaltung drei Mal gemahnt werden müssen, wobei die dritte Mahnung in Form eines eingeschriebenen Briefes zu erfolgen hat (so genannte „qualifizierte Mahnung“), gibt es dafür im Fern-/Nahwärmebereich keine besonderen Bestimmungen. Dabei wäre dies gerade in diesem Bereich, wo den Versorgern eine de facto Monopolstellung zukommt, besonders wichtig. Ist die Entscheidung für eine Wärmeversorgung über ein Fern-/NahwärmeNetz gefallen, gibt es danach keine technisch-wirtschaftliche Alternative die Heizungsform zu wechseln. Vor allem im urbanen Bereich wird diese wesentliche Entscheidung in der Regel nicht von den WohnungsnutzerInnen getroffen, sondern vom Bauträger. Die WohnungsnutzerInnen müssen aber die Kosten tragen. Wird der Fern-/Nahwärmeanschluss wegen Zahlungsverzug abgeschaltet, greifen die meisten Betroffenen zum teuren Heizen mit Strom – das Schuldenkarussell beginnt sich zu drehen. Die Zahl jener, die potenziell davon betroffen sein könnten, ist groß: Denn 22 Prozent aller Wohnungen in Österreich werden mit Nah-/Fernwärme beheizt. Bei Gebäuden mit 20 und mehr Wohnungen liegt dieser Anteil sogar bei 48 Prozent.

HANDLUNGSBEDARF

Erstmals wurde mit dem Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung (2013 bis 2018) in Aussicht gestellt, eine Verbesserung der Rechte der KonsumentInnen im Bereich der Nah-/Fernwärme in Analogie zu Strom und Gas zu überprüfen. Ein Schritt, der dringend erforderlich ist, denn für Fern-/NahwärmekundInnen bestehen keine besonderen energierechtlichen Regelungen – wie Informationsverpflichtungen, Transparenzvorschriften oder hinsichtlich der Anrufung einer unabhängigen Schlichtungsstelle im Falle von Rechnungsstreitigkeiten. Von den fehlenden Schutzbestimmungen sind einkommensschwache Haushalte natürlich besonders stark betroffen. Noch deutlicher kann sich der dringende Handlungsbedarf in diesem Bereich wohl nicht zeigen. □



* **Wolfgang Katzian** ist Vorsitzender der Gewerkschaft der Privatangestellten, Druck, Journalismus, Papier. www.gpa-djp.at

AKTION

ARBEITNEHMERSCHUTZ GESUND ARBEITEN

Hunderttausende ArbeitnehmerInnen sind täglich gesundheitsgefährdenden oder zumindest stark belastenden Arbeitsbedingungen ausgesetzt. Jährlich ereignen sich rund 120.000 Arbeitsunfälle. Die Gefährdung der Gesundheit der ArbeitnehmerInnen darf nicht länger als normaler Bestandteil des betrieblichen Geschehens angesehen werden. Eine gesunde Umwelt beginnt am Arbeitsplatz und trägt entscheidend zur Lebensqualität bei. Die AK-Broschüre „Arbeitnehmerschutz und Gesundheit“ bietet eine Einführung in die Thematik. Kostenlose Bestellung unter 310 00 10 321 oder Download: www.arbeiterkammer.at/service/broschueren/Arbeitnehmerschutz/broschueren/Arbeitnehmerschutz_und_Gesundheit.html LEI

Die AK-Broschüre „Arbeitnehmerschutz und Gesundheit“ bietet eine Einführung in die Thematik. Kostenlose Bestellung unter 310 00 10 321 oder Download: www.arbeiterkammer.at/service/broschueren/Arbeitnehmerschutz/broschueren/Arbeitnehmerschutz_und_Gesundheit.html LEI

PENDLERRECHNER REALITÄTSFREMD

Ab 2014 gilt nur das Ergebnis des Pendlerrechners dafür, ob Anspruch auf Pendlerpauschale und Pendlereuro besteht. Die AK kritisierte von Anfang an, dass die vom Pendlerrechner herangezogenen Fahrtrouten

realitätsfremd sind. Jetzt hat das Finanzministerium auf Drängen der AK zugesagt, dass beim Pendlerrechner grobe Mängel binnen zweier Monate beseitigt werden. Die AK fordert, dass Verbesserungen für die PendlerInnen auch rückwirkend gelten sollen, wenn die Berechnung dem Arbeitgeber vorgelegt wird. Ob die Pendlerverordnung dahingehend geändert wird, ist von Seiten des Finanzministeriums noch offen. Die AK macht hier weiter Druck. www.arbeiterkammer.at/service/presse/Pendlerrechner_wird_geaendert.html LEI

LEBENSMITTELSCHUTZ KLARE KENNZEICHNUNG

KonsumentInnen werden durch die vielen unterschiedlichen Zeichen bei Lebensmitteln oft eher verwirrt als informiert und greifen etwa wegen der grafischen oder bildlichen Gestaltung zu einem bestimmten Produkt. Die AK verlangt eine klare Herkunftskennzeichnung bei verarbeiteten Lebensmitteln, verschärfte Strafen bei Etikettenschwindel, eine EU-weite Rückverfolgbarkeitsdatenbank sowie ein Gütezeichengesetz. www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/konsument/Mehr_Schutz_bei_Lebensmitteln.html LEI



AK-Hilfe: Ampelrechner

Ist ein Produkt ein Fit- oder Schlappmacher? Wer bewusst(er) essen und trinken will, dem hilft der Ampelrechner. <http://ampelrechner.arbeiterkammer.at/index.html>

ÖFFENTLICHER VERKEHR MEHR UND BESSER!

Die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr steigt. Jetzt braucht es weitere Qualitätsverbesserungen, damit dieser Trend anhält. Gleichzeitig sind in den Regionen die Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz zu schließen. Die VCÖ-Initiative „Mehr Öffis mit hoher Qualität“ wird auch von der AK unterstützt und hat zum Ziel, dass österreichweit das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert wird.

www.vcoe.at/de/vcoe-unterstuetzen/vcoe-initiative-mehr-oeffentlicher-verkehr-mit-hoher-qualitaet LEI



EU-USA-HANDELSABKOMMEN (TTIP) PRIVILEGIERTE KLAGSRECHTE?

Das Abkommen sieht Investitionsschutzbestimmungen vor, die USA-Konzernen exklusive Rechte einräumen, Staaten direkt vor privaten Ad-hoc-Schiedsgerichten zu verklagen. Österreich drohen dann hohe Entschädigungszahlungen, wenn es neue wohlfahrtsstaatliche Regulierungen etwa im Sozial-, Umwelt- oder Gesundheitsbereich einführt, die die erwarteten Gewinne der Investoren schmälern. Die AK lehnt solche privilegierten Klagsrechte für Investoren entschieden ab. www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/eu/index.html LEI

Stadttagung: Wien wächst

Was bedeutet das für Wohnungen, Arbeitsplätze und Verkehr? Wie diesen Herausforderungen begegnen? Das wird am 23. April 2014 von 9.00 bis 18.00 Uhr im AK-Bildungszentrum, Theresianumgasse 16-18, 1040 Wien, analysiert. Anmeldung unter: stadt@akwien.at

Verkehrslärm: Geförderter Schutz

Welche Fördermöglichkeiten es für von Verkehrslärm betroffene Wohnungen und Gebäude gibt, hat die AK zusammengestellt. <http://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/Publikationen/Laermschutz.pdf>

Der Baustellenabwicklung wurde bislang zu wenig Augenmerk geschenkt. Für die Umwelt kann dabei aber viel erreicht werden. Was sind die konkreten Maßnahmen, die vor Ort ergriffen werden können? Wer kann davon profitieren? Ein Lokalausweis in Wien zeigt Pionierprojekte mit Potenzial auf.

VON FRANZ GREIL*

Baustellenbetrieb: Grüne Logistik



ZUSAMMENFASSUNG:

Baustellenlogistik kann Lkw-Fahrten, Abfall, Lärm und Luftverschmutzung vermeiden. Beim Wohnungsbau in Wien-Aspern wurden 100.000 Lkw-Fahrten im Vergleich zu herkömmlicher Bauweise eingespart, weil Kies auf der Baustelle für die Betonherstellung vor Ort eingesetzt wurde. Beim Bau eines Krankenhausgebäudes der Wiener Rudolfstiftung wird ein Baustellenportier zur Einhaltung von Bau-, Umwelt- und Arbeitsrecht eingesetzt.

Der Baustellenbetrieb wirbelt im wahrsten Sinn des Wortes viel Staub auf. Rund zwei Drittel des Güterverkehrs in Tonnen entfallen in einer Großstadt wie Wien auf den Baustellenverkehr. Typischerweise kommen hier auch tendenziell ältere Lkw zum Einsatz. Beim Abfallaufkommen in Wien macht der Bausektor sogar 75 Prozent in Form von Baurestmassen aus. An der Baustellenlogistik sollte also bei ressourcenschonendem Wirtschaften und der Vermeidung von Verkehrsaufkommen, Lärm und Luftverschmutzung kein Weg vorbeiführen.

In Wien gibt es dazu bereits einen reichen Fundus an Musterbaustellen. Initiiert wurde dies durch RUMBA (Richtlinie für umweltfreundliches Bauen), ein seit 2001 im Rahmen des EU-Life-Umweltprogramms gefördertes Demonstrationsvorhaben. Ziele sind eine Reduktion des Lkw-

Schwerverkehrs und Staubs im Bau, eine Vorsortierung von Baurestmassen sowie die Entwicklung von institutionellen Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Baustellenlogistik. Seit Bestehen hat dies kontinuierlich für einen Innovationsschub und Lerneffekte in der Baubranche gesorgt. Ohne wohlwollende Förderung durch offizielle Stellen der Stadt Wien wäre dies jedoch nicht so nachhaltig gewesen.

ANFANGSPROJEKTE

Am Anfang wurden Praktiken zur verkehrsvermeidenden Sortierung von Bauabfällen bei eher kleineren Wohnbauprojekten (z.B. Wohnhausneubaustelle Weyringergasse, 1040 Wien) entwickelt. Diese ersten Erfahrungen flossen konzentriert in die Errichtung eines großen Wohnkomplexes am Areal des ehemaligen Kabelwerkes in Meidling und in Simmering

(„Thürnlhof“). Letzteres Projekt wurde im Jahr 2007 mit dem Staatspreis für Logistik ausgezeichnet. Im Vergleich zu herkömmlicher Bauweise wurden bei dieser Wohnsiedlung mit 903 Wohneinheiten um gut ein Drittel (37 Prozent) weniger Lkw-Fahrten und 66 Prozent weniger Lkw-Kilometer, vor allem aufgrund eines entfernungsabhängigen Entgelts für alle Rohbau- und Aushubtransporte sowie aufgrund einer Sortierinsel für Bauabfälle, zurückgelegt. Betriebswirtschaftlich schlugen damals die Einrichtung einer Baustellenlogistik nur mit 0,25 Prozent, gemessen an den Baukosten, zu Buche, obwohl Effizienzgewinne der Firmen darin nicht einmal berücksichtigt sind.

Mit der Errichtung der Seestadt Aspern und 2.600 geförderten Wohneinheiten „auf der grünen Wiese“ herrschen geradezu idealtypische Bedingungen für den Einsatz

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

Wohnbau: 60 Lkw-Fahrten pro Wohnung

Der Bau einer Wohnung verursacht ungefähr 60 Lkw-Fahrten, insgesamt werden dabei ungefähr 2.500 bis 3.000 Kilometer zurückgelegt. Die durchschnittliche jährliche Wohnbauleistung in Wien von 5.000 Wohnungen erzeugt damit zirka 15 Millionen Lkw-Kilometer. www.wohnbauforschung.at/Downloads/Abstract_Korab_Rumba_DE.pdf





ausgefeilter Baulogistik vor. Nicht nur, dass Bauarbeiter sogar mit einer neuen U-Bahn bequem und umweltfreundlich die Baustelle erreichen können. Als erste Stadtentwicklung Österreichs wurde Aspern einer Städtebau- und Straßenbau-Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen und bekam Auflagen zu Lkw-Fahrten (max. 350 pro Tag), Baustellenlärm und Vermeidung von Baustellenstaub.

AUSGEFEILTE LOGISTIK

Seit Mai 2013 ist das Baulogistikcenter, zugleich auch Umweltcenter, für die Einhaltung der Auflagen, in Betrieb. Schon jetzt zeichnet sich aber ein neuer Innovationsschritt auf der bisher größten RUMBA-Baustelle ab. Grund hierfür ist, dass das gesamte Aushubmaterial der Baustelle nicht wegtransportiert, sondern vor Ort verwendet wird. Sandige Kiese werden für den Straßen-

unterbau und für die Geländegestaltung wiederverwendet. Reine Kiesschichten dagegen werden abgesiebt und direkt als Zuschlag für herkömmliche Betongüter verarbeitet. Für Hochleistungsbetone wird der Rohkies gewaschen, in verschiedene Korngrößen sortiert und anschließend in der Vor-Ort-Betonanlage für den Bau von Wohnungen verwendet. Der Antransport von Zement für die Betonherstellung erfolgt sogar ausschließlich über Schiene, da sowohl alle Zementwerke in Österreich als auch die Baustelle Aspern über ein Anschlussgleis verfügen. Insgesamt werden gegenüber herkömmlichen Baustellenabwicklungen dadurch rund 100.000 Schwerlast-Lkw-Fahrten eingespart.

Wirklich machbar wurde diese Bauweise aber erst durch das Beharren der Betreiber auf Lkw-Vermeidung. Insbesondere die Betonherstellung mit Baustellen-Kies vor Ort in der

„ EINE GUT DURCHDACHTE BAUSTELLEN-LOGISTIK KANN SOWOHL UMWELTSCHÄDEN ALS AUCH BALKOSTEN MINIMIEREN.

erforderlichen Qualität wurde von sämtlichen Firmen der Bauwirtschaft stark angezweifelt. Rein gesetzlich wird auch derzeit ein Projektwerber nicht einmal angehalten, diese Option zu prüfen. Ökonomie und Ökologie müssen kein Widerspruch sein. Volkswirtschaftlich rechnet sich dies durch Einsparung von Lkw-Folgekosten allemal. In Zeiten stark steigender Wohnungspreise stehen aber betriebswirtschaftliche Errichtungskosten auf dem Prüfstand. Auch hier schreibt die Baustelle Aspern Süd eine Erfolgsstory. „Für die Bauwirtschaft bedeutete dieser Arbeitsprozess, also Nass- und Trockenaufbereitung von Kies, Bahntransport bei Zement, Miete für Zwischenlagerung, insgesamt sogar eine Minderung von 4,5 Prozent beim Betonpreis“, sagt DI Thomas

Romm von der Biertergemeinschaft ROMM/MISCHEK Bauabwicklung Aspern Süd nicht ohne Stolz. Auf Basis dieser Erfahrungswerte steht jetzt fest, dass sich der innovative Einsatz solcher Baustellenbetonanlagen schon ab 40.000 m³ Beton, also ab einer Projektgröße von 400 Wohnungen, rechnet. Eine Anlage für etwa dieses Volumen wurde auch kürzlich am Hauptbahnhof Wien im Sonnwendviertel in Betrieb genommen. Dies setzt freilich auch voraus, dass auf der Baustelle genügend Platz für die Zwischenlagerung von Aushubmaterial zur Verfügung steht und der Bauherr dies von Beginn an bei der Planung einbezieht.

Eine logistisch gut strukturierte Baustelle steht und fällt mit einem kontrollierten [weiter auf Seite 28 →](#)

BAUKASTEN I

„BAHNBRECHENDER“ BAUSTELLENVERKEHR

Sofern ein Bahnanschluss vorhanden, müsste die umweltfreundliche Bahn auch bei Großbaustellen „am Zug sein“. Vom Abtransport von Oberbaumaterialien über Aushubmaterial bis zur Überstellung von Baumaschinen reichen im Prinzip die Möglichkeiten. In der Realität scheidet dies aber auch aufgrund der Öko-Bilanz. Der Güterumschlag mit Off-Roadern (z. B. Radlader), die Diesel-Traktion, aber auch betriebswirtschaftliches Kalkül vereiteln dies. Beim Bau von ÖBB-Tunnelbauten und vom Hauptbahnhof Wien erfolgt der Transport von Hubmaterial auf Schiene. In Wien-Aspern erfolgt die Schienen-Zustellung von Zement zur Baustelle sogar ab Fabrik.

Baustellenportier: Ökobau statt Schwarzbau

ISHAP ist eine elektronische Personalerfassung auf Baustellen, die durch die Technologieagentur der Stadt Wien GmbH gefördert wurde. Sie soll Schwarzarbeit sowie Lohn- und Sozialdumping verhindern. Auf dieser Basis können auch umweltpolitische Ziele verfolgt werden. www.ishap.at

Umweltfreundlich bauen

RUMBA (Richtlinie für umweltfreundliches Bauen) ist ein Programm der Stadt Wien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung. Seit 2001 werden Musterbaustellen initiiert, die Abfall, Feinstaub, Lärm und Lkw-Verkehrsaufkommen reduzieren. Mehr unter www.rumba-info.at

BAUKASTEN II

SAMMELN UND BÜNDELN

Kleine Ladungen von verschiedenen Firmen sammeln und dann mit voll ausgelastetem Lkw die Baustelle beliefern ist die Devise des London Construction Consolidation Centre (LCCC). Mit Fördermitteln 2006 ins Leben gerufen, arbeitet das Vorzeigeprojekt inzwischen eigenwirtschaftlich. Vornehmlich werden Baustellen mit ortskundigen Fahrern in innerstädtischen Lagen zu einem vereinbarten Zeitfenster mit einem Erdgas-Lkw beliefert.

Bauherren ordern diese Dienstleistung auch, weil Diebstahl, fragile Materialien und knappe Lagerflächen auf Baustellen ein Problem sind. Ist die Lieferung erfolgt, wird der Lkw auf der Baustelle gleich mit Abfall beladen und ausgelastet ins Sammelzentrum zum Recyceln zurückgeschickt. Laut Betreiber sinkt die Zahl der Lkw-Fahrten in die staugeplagte Stadt um rund 70 Prozent. www.wilsonjames.co.uk



→ **Baustellenzugang.** Auf Baustellen sind zwangsläufig viele Akteure tätig, die arbeitsteilig und isoliert voneinander arbeiten. Überblick und Kontrolle hat de facto nur ein „Baustellenportier“, der jeden Eintritt auf das Baustellengelände registriert. Dies trifft auch für bau- und umweltrechtliche Auflagen zu. Das Verlassen der Baustelle von Lkw mit verschmutzten Reifen ist hier anzuführen. Aber auch Behördenauflagen zur Minimierung von Lkw-Fahrten bleiben totes Recht, sofern der Zugang nicht kontrolliert wird. Die Schaffung einer solchen Stelle scheitert in der Praxis aber an betriebswirtschaftlichem Kalkül.

Ein verstärktes Vorgehen gegen Sozialbetrug und Verstöße gegen Arbeitsrecht auf

der Baustelle könnte dies aber ändern. Das impliziert, dass tagtäglich die ArbeitnehmerInnen von Subauftragunternehmern und ihre Personaldokumentation auf ihre Korrektheit hin überprüft werden. Der Wiener Krankenanstaltenverbund (KAV) wollte aus seinem Selbstverständnis heraus dies auf einer Baustelle beim Krankenhaus Rudolfstiftung sicherstellen. Deshalb kam auf der Baustelle ein System namens ISHAP mit einer Zutrittskontrolle zum Zug, bei der Eintretende sich durch Ausweis mit Barcode identifizieren müssen und der Baustellenportier sie mit einem Scanner überprüft. Durch tägliches Abgleichen der Datensätze mit der Sozialversicherung wird sichergestellt, dass alle Arbeitsverhältnisse auf der

Baustelle den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

SYNERGIEEFFEKTE

Aus Sicht der ArbeitnehmerInnen ändert dies zwar nicht die Notwendigkeit, die öffentliche Kontrolltätigkeit beim Bau generell auszubauen, das vorherrschende Lohndumping stärker zu bekämpfen und die Unterauftragnehmer im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe zu beschränken. Sind aber solche Systeme zur Steuerung und Kontrolle von Baustellen einmal installiert, können in der Folge dem „Portier“ andere baustellenlogistische Aufgaben übertragen und Synergieeffekte für Umwelt und AnrainerInnen erschlossen werden.

Eine durchdachte Baustellenlogistik kann zu erstaunlichen Ergebnissen führen. Verfolgt man öffentliche Diskussionen mit ähnlicher Problemstellung (z.B. Verringerung der Luftbelastung in städtischen Umweltzonen), würde man Projekten mit einer „Umweltbilanz Baustelle“ einen größeren Stellenwert wünschen. □

LÄRM AM BAU: Wirkungsgrad von Schutzmaßnahmen



Lärm lässt niemanden kalt. Die Akzeptanz bei AnrainerInnen steht und fällt daher mit vorbeugenden Maßnahmen. Über die gesetzlichen Bestimmungen (v. a. Arbeitszeit und Emissionsgrenzwerte von Maschinen) hinaus sollte eine frühzeitige Information der betroffenen Bevölkerung durch den Bauherren stehen. Lärmintensive Arbeiten sollten zusammengelegt und nicht vor 7.00 Uhr und nach 18.00 Uhr erfolgen. Den konkreten Wirkungsgrad von Maßnahmen listet eine Studie der Technischen Fachhochschule Berlin auf, wobei eine Pegelminderung um 10 dB(A) einer Halbierung des Lärms gleichkommt. An der Spitze stehen: Abschirmung und Schallschutzwände mit 20 dB(A), Gummiauskleidung von Mulden mit 15 dB(A) sowie lärmarme und gut instandgehaltene Baumaschinen mit 5 dB(A) bis 10 dB(A).

FOTOS: SCHUH (2)

MEDIEN

WEBSITE: TATORT ARBEITSPLATZ

GEWALTPRÄVENTION AM ARBEITSPLATZ



BUCH SELBST- VERWALTUNG

Gstöttner-Hofer Gerhard ua.: Selbstverwaltung. Gestaltungsfaktor für ein demokratisches und soziales Gemeinwesen. ÖGB-Verlag, Reihe: Studien und Berichte, Wien 2014

Das Buch widmet sich dem Thema Selbstverwaltung speziell in den Arbeiterkammern und Sozialversicherungen. Mehrere Beiträge beleuchten die historischen Hintergründe und Entwicklungen, die zum heutigen Selbstverwaltungssystem geführt haben. Politikwissenschaftliche, rechtsphilosophische und verfassungsrechtliche Analysen beschreiben, welche Bedeutung die Selbstverwaltung heute im politischen und rechtlichen System Österreichs einnimmt. Ausführlich beschrieben werden Aufbau, Funktionsweise,

Aufgaben und Leistungen der Selbstverwaltung in Arbeiterkammer, Gebietskrankenkassen, Pensionsversicherungs- und Unfallversicherungsanstalt. Nicht zuletzt wird eine Einordnung des spezifisch österreichischen Systems im internationalen Vergleich vorgenommen. www.arbeit-recht-soziales.at/selbstverwaltung LEI

STUDIE KRANKMACHER UMWELT

Umweltbundesamt (Hg.): Quantifizierung der Auswirkungen verschiedener Umweltbelastungen auf die Gesundheit der Menschen in Deutschland. Schriftenreihe Umwelt & Gesundheit 1/2013.

Ein ambitioniertes Forschungsprojekt des deutschen Umweltbundesamtes ermittelte die Gesundheitsauswirkungen der Umwelt-Stressoren Benzol, Cadmium, Feinstaub, Lärm, Ozon, Passivrauch und perfluorierte Chemikalien. Neben der wissenschaftlichen Fragestellung stand die Expositionsverteilung auf die deutsche Bevölkerung – soweit möglich nach Alter, Geschlecht, Sozialstatus, Risi-



kogruppe und geographischen Spezifika – im Fokus. Die Methodik ermöglicht im Prinzip eine Schätzung der umweltbedingten Krankheitslast und eine Zuordnung der Gesundheitsrisiken zu Umwelt-Stressoren. Eine vergleichende Risikoabschätzung für Umwelt-Stressoren auf einem ausreichend abgesicherten Niveau ist aber laut Forscherteam noch nicht möglich.

www.umweltbundesamt.de/publikationen/quantifizierung-der-auswirkungen-verschiedener FG

BUCH LÜGENSUPPE

Hans-Ulrich Grimm: Die Suppe lügt. Die schöne neue Welt des Essens. Verlag Droemer, März 2014



Was essen wir eigentlich? Sorgfältig recherchiert und mit vielen Beispielen legt der Autor in 15 Kapiteln die Machenschaften und Lügen der Lebensmittelindustrie, die gesundheitsschädliche Verführung der KonsumentInnen, die Verarbeitung von Abfällen zu „Lebensmitteln“ oder die Ohnmacht staatlicher Kontrolle gegenüber der „Geschmacksindustrie“ dar. Der Klassiker der Verbraucher-Bücher komplett überarbeitet und stark erweitert. Die jahrelangen Recherchen des Autors in der Welt der industrialisierten Nahrungsmittel bewegten ihn, sämtliche Erzeugnisse von Nestlé, Knorr & Co aus den Küchenregalen zu verbannen, zugunsten frischer Ware von Märkten und Bauern. www.besserewelt.at/die-suppe-luegt LEI

Film: Macht Energie

Steigender Energieverbrauch, Kampf um Öl und Gas, Atom- und Klimakatastrophen. Kann es so weitergehen wie bisher? Ein Film von Hubert Canaval und Corina Milborn, die auf eine Reise durch den Wahnsinn der Energiewirtschaft gehen. <http://machtenergie.at>

Internet: Facebook & Co

Das Internet vergisst nicht. Einmal veröffentlichte Daten sind kaum mehr zu entfernen. Der AK-KonsumentInnen-Folder gibt Tipps zur Vermeidung von und zum Schutz vor unliebsamen Folgen. <http://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/Publikationen/Facebook.pdf>

Wenn draußen bunte Blüten um die Wette leuchten und das Grün sprießt, ruft die Gartenarbeit. Beim Garteln auf naturnahe Gestaltung und Pflege zu setzen und Pestizide einfach im Regal stehen zu lassen, wird reichlich belohnt: mit einer gesunden Grünoase vor der Haustür und einer reichen Tier- und Pflanzenwelt. **VON MANUELA LANZINGER UND SOPHIE JÄGER-KATZMANN***

Grüne Oase vor der Haustür



ZUSAMMENFASSUNG:

Wichtige Elemente eines naturnahen Gartens sind standortgerechte heimische Pflanzen, eine Naturwiese, Trockensteinmauern, Totholzhaufen und ein „wildes Eck“, das nur selten gemäht wird. Die Anwendung von Pestiziden ist tabu. Schädlinge werden von Nützlingen in Schach gehalten. Beim Düngen kommen organische Substanzen statt chemisch-synthetischer Dünger zum Einsatz.

Das Garteln ist ein beliebtes Hobby, in das auch immer mehr Geld investiert wird: 270 Euro hat im Jahr 2012 laut „BranchenReport Baumärkte in Österreich – Ausgabe 2013, RegioPlan Consulting“ jeder Haushalt für Gartenbedarf ausgegeben, Tendenz steigend. Im Handel ist eine Vielzahl an Mitteln für die Gartenpflege erhältlich, viele davon sind aber nicht für die nachhaltige bzw. biologische Gartenpflege geeignet. Pestizide zum Beispiel haben in einem gesunden, natürlichen Garten nichts verloren.

Gerade im Privatgarten ist es leicht möglich auf naturnahe Gartenpflege und biologischen Pflanzenschutz umzustellen, weil Ertragssteigerung durch chemisch-synthetische Mittel nicht notwendig ist. Selbst Betriebe setzen im Gartenbau und in der Landwirtschaft bereits erfolgreich auf Alternativen zur klassischen

Pestizidanwendung. Um den Garten naturnah zu gestalten und zu pflegen, empfiehlt „die umweltberatung“ Wien standortgerechte Pflanzen und heimische Arten zu setzen, denn sie sind robuster und weniger anfällig für Schädlinge und Krankheiten. Je besser die Bepflanzung auf Licht- und Bodenverhältnisse und Klima abgestimmt ist, desto besser gedeihen die Pflanzen und desto einfacher ist das naturnahe Gärtnern.

Anstatt Pestizide zu spritzen, halten in einem Naturgarten Nützlinge die Schädlinge in Schach. Eine einzige Marienkäferlarve z. B. verspeist bis zu 150 Blattläuse am Tag! In einem naturnahen Garten sind giftige Schädlingsbekämpfungsmittel tabu. Sollte wirklich einmal ein Eingriff notwendig sein, können GärtnerInnen auf ungiftige Maßnahmen zurückgreifen, z.B. mechanische Abwehrmittel wie Leimringe, Wellpappe-

gürtel und Gemüsenetze sowie biotechnische Mittel – etwa Gelbtafeln, Pflanzenbrühen und Jauchen. Auch Nützlinge können im Akutfall zugekauft werden.

ZUHAUSE FÜR NÜTZLINGE

Naturgartenelemente wie ein Totholzhaufen, eine Trockensteinmauer oder Nistkästen fördern die Tierwelt und dadurch auch die Nützlinge im eigenen Garten. Schmetterlinge, Wildbienen, Vögel, Kleinsäuger und Blindschleichen siedeln sich von selbst in einem Naturgarten an. Bewährt hat sich dafür ein „wildes Eck“, wo zum Beispiel Brennesseln oder Beifuß wuchern dürfen. Eine Hecke aus heimischen Wildgehölzen wie Wildrosen, Dirndlstrauch oder Roter Hartriegel ist pflegeleicht und hat das ganze Jahr über für nützliche Tiere und auch für's Auge etwas zu bieten: Blüten, Früchte und bunte Blätter im

* Mag.a Manuela Lanzinger und Mag.a Sophie Jäger-Katzmann sind Gartenexpertinnen von „die umweltberatung“ Wien.



Ein Naturgarten entsteht

Praktische Tipps im Infoblatt „Ein Naturgarten entsteht“ und in der Broschüre „Natur-Nische Hausgarten“, Download auf www.umweltberatung.at. Persönliche Beratung bei „die umweltberatung“, Tel. 01 803 32 32.



Herbst. Zusätzlich können nützliche Insekten durch ein Nützlingshaus unterstützt werden. Diese Häuschen können Sie mit einfachen Mitteln selbst bauen, ein Anleitungsvideo dazu finden Sie auf www.umweltberatung.at.

ORGANISCH DÜNGEN

In einem Naturgarten werden nur organische Dünger eingesetzt. Aus gutem Grund: Synthetische Kunstdünger werden energieaufwändig produziert, haben keinen Langzeiteffekt und belasten das Grundwasser. Organische Dünger fördern das Bodenleben und den Humusaufbau. Wenn Sie den Boden mit Kompost verbessern, gilt als Faustformel: Eine Schaufel Kompost pro m² jährlich genügt. Kompost oder andere organische Substanzen werden nur oberflächlich eingebracht, denn sie benötigen für den weiteren Mineralisierungspro-

zess Sauerstoff. Neben den im Handel erhältlichen Produkten können auch viele selbst gemachte Pflanzenpflegemittel zur Vorbeugung und Stärkung der Pflanzen eingesetzt werden.

GUTE NACHBARSCHAFT

Will man gesundes Gemüse aus dem eigenen Garten ernten, sind Bio-Samen und Bio-Jungpflanzen der beste Start dafür. Welche Pflanze im Beet welchen Nachbarn hat, ist nicht egal. Denn bei passender Nachbarschaft beeinflussen die verschiedenen Gemüsearten einander positiv, sie fördern sich gegenseitig im Wachstum und die Abwehrkraft gegen Schädlinge und Krankheiten wird erhöht. Knoblauch bewahrt benachbarte Paradeiser oder Erdbeeren vor Pilzbefall, Zwiebel hält Möhrenfliegen von Karotten fern und Spinat vertreibt Erdflöhe von Radieschen.

www.biologisch-gaertnern.at

Im Projekt „Biologisch gärtner“ erstellt „die umweltberatung“ Wien gemeinsam mit InfoXgen und biohelp eine Positivliste von Pflanzenschutz- und Pflanzenstärkungsmitteln für Haus- und Kleingärten.



PESTIZIDE GESETZ ZUR REDUKTION

Die EU-Richtlinie für die nachhaltige Verwendung von Pestiziden (2009/128/EG) schreibt eine Reduktion der chemisch-synthetischen Mittel und den Ausbau des integrierten Pflanzenschutzes vor. In Österreich dürfen seit 1. Jänner 2014 Pestizide für Hobby-GärtnerInnen nicht mehr im Lebens-

mitteleinzelhandel oder in der Selbstbedienung verkauft werden. Im Fachhandel mit Selbstbedienung dürfen Pestizide nur in Regalen mit Glasscheiben bzw. in verschließbaren Containern präsentiert werden. Beim Kauf eines Produktes ist ab November 2015 eine persönliche Beratung verpflichtend.

NATURWIESE

Im Naturgarten bietet die Naturwiese eine Vielfalt an Arten statt einheitlich grünem und pflegeintensivem Rasen. Sie wird nur zwei bis dreimal im Jahr gemäht. Je magerer der Boden ist, desto größer wird mit den Jahren die Artenvielfalt. Das heißt, die Naturwiese darf auf keinen Fall gedüngt werden! Soll die Fläche betretbar sein, ist ein Blumenrasen die beste Alternative zum englischen Rasen.

Dafür können Sie entweder eine Spielrasenmischung locker säen und die Kräuter von selbst einwandern lassen, oder Sie kaufen eine fertige Blumenrasenmischung.

Wer im Garten mit Pflanzen, Steinen, Erde und Totholz viele verschiedene Bereiche gestaltet anstatt mit der Giftspritze zu hantieren, schafft damit eine grüne Oase. Hier sind gesunde Erholung und das Beobachten einer bunten Tier- und Pflanzenwelt möglich. □

“ FAUSTFORMEL FÜR DIE BODENVERBESSERUNG MIT KOMPOST: EINE SCHAUFEL KOMPOST PRO QUADRATMETER JÄHRLICH GENÜGT.



KONTRO

„MEHR LKW-MAUT FÜR

PRO

„LKW-MAUT-ZUSCHLÄGE BRINGEN ENTLASTUNG FÜR DIE ALLGEMEINHEIT BEI FOLGEKOSTEN.

MAG. FRANZ GREIL*

Zugesprochene Elfmeter müssen wirklich getreten werden! Seit mehr als zwei Jahrzehnten fordert Österreich bei der EU mehr Kostenwahrheit im Schwerverkehr ein, weil der Lkw nicht nur bei der Straßenbenützung, sondern auch entlang des Weges Folgekosten durch Luftverschmutzung und Lärm verursacht. Seit 2011 können wir dies auch EU-rechtlich innerhalb von Höchstgrenzen und Rahmenbedingungen umsetzen. Mautzuschläge mit einem Potenzial von maximal 100 Millionen Euro könnten demnach zweckgewidmet für vermeidende Maßnahmen oder zur Errichtung von Bahnstrecken verwendet werden. Nur, es scheitert am Veto der Wirtschaft. Rund zwei Drittel der Lkw-Mauteinnahmen auf Österreichs Autobahnen stammen von Lkw mit ausländischem Kennzeichen. Viele davon sind Transit-Lkws oder „steuerschonend im Ausland angemeldete“ Brummis. Die Auswirkung der Lkw-Maut auf den Endpreis für KonsumentenInnen und die Belastung für die „österreichische Wirtschaft“ ist bei einem Mautaufschlag marginal.

Reeller dagegen sind die von Lkw verursachten Gesundheitskosten. Über Verkehrslärm klagt in Österreich jeder Dritte, besonders entlang von Autobahnen, wo weniger Privilegierte leben. Bei der lebensverkürzenden Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung hat der Lkw einen entscheidenden Anteil bei Krankheiten (z. B. Herz und Kreislauf, Reizung der Atmungsorgane). Da steckt nicht nur menschliches Leid, sondern auch Geld dahinter. Wenn berufstätige Eltern mit dem

Kind wegen Asthmaanfällen zum Arzt gehen müssen, zahlen Arbeitnehmer- und ArbeitgeberInnen in Österreich dies sehr wohl in Form von Sozialversicherungsbeiträgen und Krankenständen. Mit einem Mautzuschlag könnte man intelligente Maßnahmen zur Entlastung von stark befahrenen Autobahnabschnitten finanzieren und Lkw-Folgekosten vermeiden. Ohne Mautzuschlag bleiben aber eben die „exterritorialen“ Lkw außer Obligo, weil sie mit dem herkömmlichen Steuersystem schwer greifbar sind. Es geht bei dieser Debatte, wie es in der Ökonomie so schön sperrig heißt, eben um eine „Internalisierung der externen Kosten“. Anders gesagt, der Verursacher, und nicht die Allgemeinheit über das allgemeine Budget, soll für diese Folgekosten zahlen. Bei einem bereits bestehenden Lkw-Mautsystem kann man dieses abstrakte Konstrukt leicht umsetzen und die Wirtschaft mit „richtigen Preisen“ versorgen.

Die Wirtschaftskammer tritt ebenso für den Ausbau der Brenner- und der Baltisch-Adriatischen Achse (Südbahnachse) als „Infrastrukturdrehscheibe für den Wirtschaftsstandort Österreich“ ein. Bezahlen sollen den milliarden schweren Tunnelausbau am Brenner, Semmering und an der Koralm – neben bescheidenen EU-Zuschüssen – aber ausschließlich die SteuerzahlerInnen. Auch hier gilt: Beim Ausbau dieser trans-europäischen Verkehrswege sollen wirklich auch alle Akteure bezahlen. Zur Orientierung: die Baukosten des Koralmtunnels alleine sind auf rund fünf Milliarden Euro veranschlagt, das jährliche Aufkommen aus einem Mautzuschlag zur Querfinanzierung dagegen mit knappen 20 Millionen Euro. Ein solcher Beitrag der Wirtschaft ist zumutbar, wenn einem der Wirtschaftsstandort wirklich ernst ist. Deshalb ist die AK für diese Mautoption. Der Elfmeter muss verwertet werden!

„WIRTSCHAFT HEISST MEHR, ALS NUR AN FRÄCHTER ZU DENKEN



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

Die Lkw-Maut als Öko-Steuer

Der AK-Tagungsband Verkehr und Infrastruktur Nr. 45 thematisiert den EU-rechtlichen Handlungsspielraum bei der Anlastung von externen Kosten des Lkw-Güterverkehrs auf Autobahnen. Durch das Inkrafttreten der EU-Richtlinie 2011/76/EU („Eurovignette“) am 14. Oktober 2012 können erstmals die Kosten für Lärm und Luftverschmutzung verursachergerecht in Rechnung gestellt werden. www.arbeiterkammer.at

OVERSE DIE UMWELT?“

ÖSTERREICH HAT IM EU-VERGLEICH BEREITS SEHR HOHE MAUTTARIFE FÜR LKW UND BUSSE. “

CON

DR. DANIELA DOMENIG *

Seit nunmehr bereits zehn Jahren unterliegen hierzu-lande Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen einer fahrleistungsabhängigen Mautpflicht („Lkw-Maut“). Fahrzeuge bis zu diesem Gewichtslimit bezahlen eine pauschale, zeitabhängige Maut (Vignette). Nun wird niemand bestreiten, dass Österreich im Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut, d.h. im Wesentlichen für Lkw und Busse, im EU-Vergleich ein sehr hohes Mauttarif-Niveau hat. Der Grund dafür ist rasch erklärt: Im Gegensatz zur Vorgangsweise in den anderen EU-Mitgliedstaaten hat man in Österreich in den letzten Jahren jede Möglichkeit genutzt, um die Tarife für die Lkw-Maut weiter zu erhöhen. Die letzte Anhebung der Lkw-Mauttarife um stolze rund acht bis neun Prozent ist übrigens erst mit 1. Jänner 2014 erfolgt.

Die Unternehmen finanzieren über die hohen und bereits ökologisch gestaffelten Lkw-Mautgebühren den größten Anteil am Ausbau (inkl. Erhaltung und Betrieb) des hochrangigen Straßennetzes. Warum bei der Nutzung der Straßeninfrastruktur darüber hinaus auch noch zusätzlich die Infrastruktur anderer Verkehrsträger mitfinanziert werden soll, konnte bislang nicht schlüssig dargelegt werden.

Nichtsdestotrotz hat Österreich zusätzliche Maut-Aufschläge für Schienenprojekte eingeführt. Am Beispiel des vor zwei Jahren auf der A12 Inntal-Autobahn zwischen Kufstein und Innsbruck eingeführten Querfinanzierungszuschlags zeigen sich inzwischen die negativen Auswirkungen deutlich. Die zusätzliche Kostenbelastung durch diesen Maut-Aufschlag trifft die heimische Wirtschaft überproportional stark. So führt allein dieser Zusatz-Aufschlag für ÖBB-Projekte zu Mehrkosten für einzelne Tiroler Unternehmen in der Größenordnung von bis

zu 300.000 Euro pro Jahr. Dass derartige Beträge erst einmal erwirtschaftet werden müssen, ist klar und die Konsequenz ebenso: Einige Industriebetriebe prüfen bereits konkret die Verlagerung von Produktionsprozessen ins benachbarte Ausland. Es muss nicht weiter ausgeführt werden, dass damit auch Arbeitsplatzverluste in der betroffenen Region im Raum stehen.

Nicht nachvollziehbar ist daher das standortschädliche Ansinnen, diesen Aufschlag in den kommenden Jahren weiter anzuheben sowie die Aufschläge möglicherweise auf zusätzliche Straßenabschnitte entlang des Südbahnkorridors auszuweiten. Dies gilt umso mehr, als die vom Verkehrsministerium verfolgten „verkehrspolitischen Lenkungseffekte“ damit nicht erreicht werden. Für den internationalen Transit-Verkehr bedeuten die hohen Mauttarife auf dem in Relation zur Gesamtstrecke kurzen Abschnitt durch Österreich keine wesentliche Verteuerung. Die heimischen Unternehmen hingegen müssen ihre Fahrten ständig auf diesen Hochmautstrecken zurücklegen.

Leider ist die verkehrspolitische Diskussion in Österreich oft vom „Feindbild Lkw“ geprägt. Würde man sachlicher an bestimmte Themen herangehen, müsste man erkennen, dass beispielsweise von den viel zitierten „externen Kosten“ des Straßenverkehrs drei Viertel auf den Personenverkehr entfallen und nur ein Viertel auf den Güterverkehr. Auch werden die anderen Verkehrsträger völlig ausgeklammert. Ob es dafür eine sachliche Begründung gibt, ist ebenfalls zu hinterfragen.

“ KEINE QUERFINANZIERUNG VON DER STRASSE ZUR SCHIENE.

EU-Richtlinie: Lkw-Gebühren

Amtsblatt der Europäischen Union, 14.10.2011, L296/1. Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:269:0001:0016:DE:PDF>

Dr. Daniela Domenig ist Referentin für Verkehrsrecht in der Abteilung für Rechtspolitik der WKÖ.



VOR 15 JAHREN

LANDWIRTSCHAFT UND ÖKOLOGIE

Die Wirtschaft & Umwelt 1/99 untersuchte die Umweltwirksamkeit der Landwirtschaft. Obwohl bei den Agrarförderprogrammen Umweltschutz nicht vorrangig und deren Ökowiedrigung gering ist, galt und gilt die Landwirtschaft als „oberste Schützerin“ von Natur und Umwelt.

„Langfristig muss – wie in anderen Wirtschaftsbereichen auch – landwirtschaftliche Tätigkeit ohne wesentliche

Umweltschäden, also nach klar definierten ökologischen Mindeststandards, zur Selbstverständlichkeit werden, für die keine Förderung gebührt. Allein der Umstand,

dass solche verbindlichen Mindeststandards für die Landwirtschaft bis heute verweigert wurden, sagt einiges über den Mythos des Umweltschützers Landwirtschaft aus. Fördergelder dagegen sollen zum einen der Entwicklung des gesamten ländlichen Raums dienen. Das heißt, sie sollen der Förderung sozial und wirtschaftlich bedürftiger Bauern ebenso wie anderer ländlicher Bewohner zugute kommen. Zum anderen sollen Förderungen eine Entschädigung für Tätigkeit im Sinne des Naturschutzes sein. Einer Tätigkeit also, die bisher nur von einem relativ geringen Teil der Landwirtschaft und mit einem kleinen Anteil der Fördermittel durchgeführt wird.“ **LEO**



Mehr Güter auf die Schiene!

Ziel der heimischen Verkehrspolitik ist es, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis zum Jahr 2025 von derzeit 32 auf 40 Prozent zu erhöhen. Wie diese Ziele erreicht werden können, diskutierten am 21. Februar 2014 in der AK Wien ExpertInnen aus Gewerkschaft, AK, Schienenverkehr, Forschung und Ministerium.

Mit welchen Transportmitteln Güter befördert werden, ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Ziele der Klima-, Energie- und Umweltpolitik sowie der Verkehrssicherheit und spielt eine entscheidende Rolle für den Wirtschaftsstandort Österreich. Der zunehmende Wettbewerb im Schienengüterverkehr und das Fehlen von fairen Wettbewerbsbe-

dingungen zwischen Schiene und Straße (Sozialdumping, fehlende Kostenwahrheit etc.) stellen die Verlagerungsziele jedoch in Frage.

In der Diskussion betonte Herbert Kasser (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bmvit) die Vorreiterrolle Österreichs in der Frage der Kostenwahrheit. Ein Erfolg der Verkehrspolitik sieht

Kasser auch darin, dass trotz Wirtschaftskrise der Modal Split von über 30 Prozent gehalten werden konnte.

Aus der Sicht von Dirk Flege (Allianz pro Schiene, Deutschland) steht Österreich gut da, er wies jedoch in aller Deutlichkeit darauf hin, dass der Schlüssel für mehr Güter auf der Schiene in der Kostenwahrheit und damit in der Einpreisung von

AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur

Bestellung als Hardcopy unter wirtschaft.umwelt@akwien.at

- 36 **Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion.** Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“. Thomas Hader, 2009
- 37 **Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur.** Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa. Tagungsband, 2009
- 38 **Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr.** Qualitäts- und Sozialkriterien. Anna Daimler, Doris Unfried. Studie, 2009
- 39 **Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion** Geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse. Auswertung der Online Umfrage „Pendler/in am Wort“ Thomas Hader, 2009
- 40 **LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz** Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 **PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion** Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010 Thomas Hader, 2010
- 42 **Mangelware LKW-Parkplatz.** Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn. Tagungsband, 2010
- 43 **Tourismus in Österreich 2011:** mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg.), 2011
- 44 **Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen:** Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen. Studie, 2011
- 45 **Die Lkw-Maut als Öko-Steuer** Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 **BerufsenkerInnen am Wort** Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung, 2012
- 47 **Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit** Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gestündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Johanna Schupp. Studie, 2012
- 48 **Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenautogesetz** Verfassungsrechtliche Analyse. Nicolas Raschauer. Studie, 2012
- 49 **Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!** Herausforderungen und Gefahren für den öffentlichen Nahverkehr in Österreich. Tagungsband, 2013
- 50 **Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich,** 2013
- 51 **Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt** Konstellationen zwischen Straße und Schiene. Ronald Scheucher; 2014
- 52 **Modal Split im Güterverkehr** Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Max Herry, Norbert Sedlacek; 2014



Umwelt- und Unfallfolgeschäden in die Lkw-Maut liegt.

Reinhard Bamberger (RCA, Railcargo Austria) erläuterte, dass die Rahmenbedingungen auf EU-Ebene entscheidend sind. Er arbeitete heraus, dass die Schiene als Verkehrsträger noch nachhaltiger und effizienter gestaltet werden muss, dazu bedürfe es einer Koalition aller Anbieter (EVU), Lieferanten und Kunden am Markt.

Aus dem Blickwinkel von Sebastian Kummer (WU Wien) ist es notwendig, vom Denken „Straße gegen Schiene“ weg zu kommen, notwendig sei vielmehr eine Güterverkehrsgesamtsystembetrachtung. Für Kummer liegt der mangelnde Marktanteil der Bahnen darin begründet, dass in Europa die schützenden Hände der Staaten zu einer zu geringen Marktorientierung der Bahnen beigetra-

“ DIE PROBLEME DER GÜTERBAHNEN UND IHRER BESCHÄFTIGTEN KÖNNEN NICHT AUF DER SCHIENE, SONDERN MÜSSEN VIELMEHR AUF DER STRASSE GELÖST WERDEN. ROMAN HEBENSTREIT

gen haben. Roman Hebenstreit (Gewerkschaft vida) strich hervor, dass die Probleme der Güterbahnen und ihrer Beschäftigten nicht auf der Straße gelöst werden müssen. Es bedürfe endlich gerechter EU-Wettbewerbsbedingungen und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten müssten verbessert werden. Wenn auf der Straße Lkw-Lenker bei einer 60-Stunden-Wochenarbeitszeit einen Bruttolohn von 600 Euro bekommen, geraten auch bei den Bahnen die Sozialstandards zunehmend unter Druck.

Sylvia Leodolter, Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK-Wien und Moderatorin der Veranstaltung, forderte gezielte Fördermaßnahmen von Bund

und Ländern für den Ausbau von Güterterminals und Umschlagtechnologien sowie die Bindung der regionalen Wirtschaftsförderung an die Möglichkeit der Schienenutzung. Weiters verlangt die AK schärfere Kontrollen des Lkw-Verkehrs, um Lohn- und Sozialdumping zu bekämpfen, verbesserte, einheitliche Regelungen bei der Weiterbildung von Lkw-Lenkern, die eine Kostenentlastung für die Beschäftigten bringen, Nachtfahrverbote für Lkw in sensiblen Regionen und eine Anpassung der Grenzwerte für lärmarme Lkw an den aktuellen Stand der Technik.

Mehr zum Thema in den Nummern 51 und 52 der AK-Studienreihe „Verkehr und Infrastruktur“

AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

Alle Studien können unter www.ak-umwelt.at als PDF heruntergeladen werden.



- 167 Elisa Schenner **EU und Wasserliberalisierung** – Eine Analyse auf internationaler und europäischer Ebene, 2006
- 169 Tony Musu **REACH am Arbeitsplatz** – Die potenziellen Vorteile der neuen europäischen Chemikalienpolitik für die ArbeitnehmerInnen, 2006 (vergriffen)
- 170 Franz Greil (Hrsg.) **Feinstaub am Arbeitsplatz** Die Emissionen ultrafeiner Partikel und ihre Folgen für ArbeitnehmerInnen, Tagungsband, 2006
- 171 Andreas Käfer, Judith Lang, Michael Hecht **Luftverkehr und Lärmschutz** – Ist-Stand im internationalen Vergleich – Grundlagen für eine österreichische Regelung, 2006
- 173 Franz Greil (Hrsg.) **Welche Zukunft hat der Diesel?** Technik, Kosten und Umweltfolgen, Tagungsband, 2007
- 174 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Umsetzung der EU-Umwelthaftungsrichtlinie in Österreich**, Tagungsband ergänzt um Materialien und Hintergrunddokumente zum Diskussionsprozess, 2007
- 175 **Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr** 2007
- 176 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) **Die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsreich** Tagungsband, 2008
- 177 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) **Die UVP auf dem Prüfstand. Zur Entwicklung eines umkämpften Instruments** Tagungsband, 2008
- 178 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Die Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie in Österreich** Tagungsband, 2008
- 179 **Feinstaubproblem Baumaschine** Emissionen und Kosten einer Partikelfilternachrüstung in Österreich. Umweltbundesamt, 2009
- 180 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Mehrweg hat Zukunft!** Lösungsszenarien für Österreich im internationalen Vergleich, Tagungsband, 2010
- 181 Thomas Thaler **Siedlungswasserwirtschaft in öffentlicher oder privater Hand**. England/Wales, die Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele, 2010
- 182 Werner Hochreiter (Hrsg.) **Aktionsplanung gegen Straßenlärm - wie geht es weiter?** Tagungsband, 2010, die Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele
- 183 Christoph Streissler (Hrsg.) **Agrotreibstoffe – Lösung oder Problem?** Potenzielle, Umweltauswirkungen und soziale Aspekte, Tagungsband, 2010
- 184 **Lkw-Tempolimits und Emissionen:** Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm, Studie, 2011
- 185 **Gesundheitsrelevante Aspekte von Getränkeverpackungen.** Studie, 2011
- 186 **Green Jobs. Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale.** Studie, 2012
- 187 **Die Zukunft der Wasserversorgung.** Der Zugang zu Wasser im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Gut, Menschenrecht und Privatisierung. Tagungsband, 2013
- 188 **Aktuelle Erkenntnisse zu hormonell wirksamen Substanzen.** Tagungsbericht, 2013

AK-Tipp

ARBEITNEHMERSCHUTZ UND GESUNDHEIT

Arbeit darf nicht krank machen. Alexander Heider, Abteilung Sicherheit, Gesundheit und Arbeit, 2013.

Rund 120.000 Arbeitsunfälle jährlich, zu viele Beschäftigte vorzeitig in Pension wegen Arbeitsunfähigkeit: Die Broschüre hilft bei der Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften. <http://wien.arbeiterkammer.at/service/broschueren/Arbeitnehmerschutz/broschueren/index.html> LEI

Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



FAIR UND UMWELTGERECHT EINKAUFEN

Der AK Branchen- und Dienstleistungsführer hilft nach Bundesländern und Branchen geordnet bei der Suche nach sozial- und umweltgerechten Betrieben mit fairen Arbeitsbedingungen. Von Reparatur über Spielzeug und Reinigung bis zu Restaurants bietet die Broschüre ein interessantes Angebot.



GUT INFORMIERT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Bahn und Bus spielen im Berufs- und Freizeitverkehr eine wichtige Rolle. Doch was ist bei Problemen zu tun? Welche Rechte haben Fahrgäste? Die Broschüre fasst alle wichtigen Infos für die Fahrt im öffentlichen Verkehr (Schwerpunkt Ostregion) kurz und übersichtlich zusammen.



LEBENSMITTELKENNZEICHNUNG

Im Handel wird eine Vielzahl von Marken- und Gütezeichen verwendet, durch die den KonsumentInnen Produktqualitäten oder bestimmte Herstellungsregelungen mitgeteilt werden sollen. KonsumentInnen sind jedoch häufig mit der Beurteilung der Aussagekraft der Kennzeichnung überfordert.



WIEN - SOZIAL UND FAIR

In diesem Einkaufsplan stellt die AK 55 sozial und fair wirtschaftende Betriebe in Wien vor. Der Plan bietet ein vollständiges Straßenverzeichnis mit den Standorten der Betriebe. Er kann aber auch als praktischer Stadtplan, der in jede Handtasche passt, genutzt werden.



VERKEHRS-LÄRM-SCHUTZ

Mehr als eine Million ÖsterreicherInnen fühlen sich durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Diese Broschüre gibt Auskunft über Fördermöglichkeiten und Kontaktstellen für Lärmschutzmaßnahmen an Wohnungen und Gebäuden an den Verkehrsträgern Straße und Schiene.



ENERGIE SPAREN

Mit Hilfe dieser Broschüre können Sie die Umwelt und Ihr Geldbörse schonen. Umfassende Informationen und konkrete Tipps aus verschiedenen Energiebereichen des Haushalts wie Raumheizung, Beleuchtung, Elektrogerätenutzung oder Auto tragen dazu bei.

Zu bestellen unter wirtschaft.umwelt@akwien.at oder Telefon: 01/50165-2404
oder mit der Post an Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien