

Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 3/2015

www.ak-umwelt.at



Wachsende Ostregion

Was bedeutet das Bevölkerungswachstum
im Osten Österreichs für Umwelt und Verkehr?

Betrieb: Gefahrstoffe in der Landwirtschaft

Leben: Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

Politik: Gewässerschutz und Kraftwerksbau

AK-Studie: Produktnutzungsdauer



www.arbeiterkammer.at

DAS WUM-OMETER

● ● **RASEN AM RING.** Die einen rasen am Ring, die anderen rasten am Rasen. Die Gemüter sind auch bei tieferen Temperaturen erhitzt. Hopp oder Tropp? Wirkliche Umwelt- und Verkehrspolitik erfordert allerdings mehr. Ring frei zur nächsten Runde.

● ● **G'SUNDSAUFEIN?** Laut WHO trinken die ÖsterreicherInnen viel, leben aber lang. Aber? Trotzdem? Ratlos? Zum mangelnden Problembewusstsein käme, so ein Suchtexperte, dass Österreich vom Rauschtrinken des Nordens sowie vom steten Trinken kleiner Mengen, wie es im Süden üblich ist, beeinflusst sei. Eben. Eh alle b'soffen – so oder so. Da können wir halt nix dafür, so im Herzen Europas. Zum Weinen. Die Weinwirtschaft lacht. Saufen wie wir? G'sundheit!

● ● **GESUNDE SCHWEINE.** Pläne für eine „Schweinegesundheitsverordnung“ sehen ein österreichweites Stallbetretungsverbot vor.

Laut Bauernministerium „zur Erhaltung der hohen Tiergesundheitsstandards“. Bei einem Test von konventionellem Schweinefleisch „war ein Viertel mit antibiotikaresistenten Keimen verseucht“, so Greenpeace. Erhaltung der Schweinegesundheit? Hmm! Oder doch nur noch mehr Geheimhaltungsschutz für Massentierhaltung?

● ● **FLEISCH ODER AUTO.** Eine vierköpfige Familie, die zwei Autos fährt und eine durchschnittliche Menge an Fleisch isst, produziert mehr Treibhausgase durch Autofahren. Hurra! Fleischlos ohne Gewissensbisse Autofahren? Wird „Autos für Vegetarier“ der neue Schlachtruf der Autoindustrie nach dem Abgas-Skandal?

● ● **KONZERNKLIMA.** Associated British Foods, Coca-Cola, Danone, General Mills, Kelloggs, Mars, Mondelēz International, Nestlé, PepsiCo und

Unilever verursachen mit 263,7 Millionen Tonnen Treibhausgasen mehr klimaschädliche Emissionen als ganz Skandinavien zusammen, so Oxfam. Wären die zehn Konzerne zusammen ein Land, belasteten sie die Umwelt so stark, dass sie im Ländervergleich auf Platz 25 der größten Klimasünder wären.

● ● **MÜLLFREI.** Fast. Nur noch vier Prozent des anfallenden Mülls der schwedischen 66.000-Einwohner-Stadt Borås werden auf die Deponie gebracht. Essensreste, Plastikflaschen, Batterien, Farbe und weiterer Müll werden in Heiz- und Kühlenergie umgewandelt. Mit den beim Prozess entstehenden drei Millionen Kubikmetern Biogas werden 50 Busse und 250 Autos betrieben. Borås importiert bereits Müll, um daraus Energie zu produzieren.



„Arbeit schaffen und Arbeit schützen. Wir wollen mehr Investitionen in Beschäftigung, gute Aus- und Weiterbildungsangebote und eine verbesserte Arbeitsvermittlung. Wir wollen Arbeit, von der die Menschen auch leben und sich etwas leisten können.“



Rudi Kaske
AK Präsident

Impressum:
Medieninhaber und Herausgeber
 Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20–22, 1040 Wien
E-Mail
 wirtschaft.umwelt@akwien.at
Telefon
 01/501 65-DW
Redaktion
 Mag.^a Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),
 Dr. Wilfried Leisch (Redakteur)
Sekretariat
 Christine Schwed (DW 2698)
Grafisches Konzept
 Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at
Layout & Infografik
 Michael Haderer
Coverfoto
 Erwin Schuh
 http://photoschuh.com/
Druck
 Ferdinand Berger & Söhne
 Ges.m.b.H.
 Wienerstraße 80
 A-3580 Horn
ISSN 1028-4664

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



Das Österreichische Umweltzeichen für Druckerzeugnisse, UZ 24, UW 686 Ferdinand Berger & Söhne GmbH.

Inhalt

Wachsende Ostregion

Österreichs Osten wächst: Bevölkerungswachstum muss nicht automatisch zu mehr Verkehr und Umweltbelastung führen, wenn z.B. Arbeitswege sozial und ökologisch gestaltet werden. **Seite 10**

Wie viel geht noch?

In Ballungsräumen müssen Öffis ausgebaut und der öffentliche Raum neu organisiert werden. **Seite 14**

Umweltfolgen

Der Luftschadstoffreduktion durch den technischen Fortschritt stehen zunehmende Güter- und Personenverkehrsmengen gegenüber. **Seite 18**

Betrieb

Chemie in der Landwirtschaft

Der Schutz der Arbeitenden vor Gefahrstoffen in der Land- und Forstwirtschaft ist nicht einfach. **Seite 22**

Leben

Passagierrechte

Eine neue Agentur hilft Reisenden bei Beschwerden und versucht, langwierige Gerichtsverfahren zu vermeiden. **Seite 26**

Politik

Gewässerschutz

Der zweite Nationale Gewässerbewirtschaftungsplan bringt neue Herausforderungen für die Wasserkraft. **Seite 28**

AK-Studie

Produktverschleiß

Die Ursachen der kurzen Produktnutzungsdauer, der „geplanten Obsoleszenz“, zeigt eine AK-Studie auf. **Seite 34**

Rubriken

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



Editorial

Grenzen des Verkehrs/Wachstums

Seit den 1990er Jahren wachsen Wien und die Ostregion Österreichs merklich. Aus einer schrumpfenden und alternden Stadt ist ein wachsender, dynamischer Ballungsraum geworden. Wien zählt zu den größten europäischen Städten und die Trends weisen weiter nach oben. Diese durchaus positive Entwicklung bedeutet, dass die Menschen auch mehr Wohnungen, mehr Raum für Erholung und mehr Arbeitsplätze brauchen. Und sie bedeutet auch immer mehr Verkehr. Die Arbeitswege, die die Beschäftigten in der Ostregion täglich zurücklegen müssen, sind ein wesentlicher Teil des zunehmenden Verkehrs. Immer mehr Menschen legen immer weitere Wege zurück, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Dort wo das öffentliche Verkehrsangebot nicht den flexibler werdenden Anforderungen durch Teilzeit, flexible Arbeitszeitmodelle, längere Öffnungszeiten oder Schichtarbeit entspricht, ist ein Umstieg von Pkw auf Bahn und Bus oft nicht möglich. Die hohen Kosten der Automobilität tragen die ArbeitnehmerInnen und die Umwelt. Außerhalb des dichten Ballungsraums sind die Mobilitätskosten der Haushalte deutlich höher als in Wien. Vor allem Frauen haben dort schlechtere Arbeitsmarktchancen und höhere Mobilitätskosten bei vergleichsweise geringeren Einkommen. Verkehr kann daher nur dann sozial sein, wenn er öffentlich ist. Das bedeutet aber mehr Investitionen in Infrastruktur und Verkehrsangebot und v.a. eine enge Abstimmung zwischen Stadt und Region. Die Entwicklung innerhalb Wiens zeigt, dass gute Angebote des öffentlichen Verkehrs die Mobilität zum Positiven verändern, aber nur wenn es faire Arbeits- und Einkommensbedingungen für die Beschäftigten gibt. Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten – finanziert mit öffentlichen Mitteln – ist unsozial und unverantwortlich. Dass das ungebremste Wachstum des Straßenverkehrs die Umwelt belastet, zeigt sich auch im Osten Österreichs. Bei Stickoxiden, Feinstaub, Ozon und Lärm werden laufend Grenzwerte überschritten. Die Hoffnung auf technologische Verbesserungen bringt keine Lösung. Verkehr kann auch nur dann ökologisch verträglich sein, wenn er öffentlich ist.

Mag.^a Sylvia Leodolter

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien

Nachrichten

EUROPAS MEERE

Weder gesund noch sauber

Die Europäische Umweltagentur (EEA) legte ihren ersten Bericht zum Zustand der Meere vor.

Die EEA zeigt auf, dass die Meere zwar produktiv seien, dies aber auf Kosten des maritimen Ökosystems. Laut Report gebe es Verbesserungen im Vergleich zu den letzten Jahren, dennoch sei die Nutzung der Meere nicht nachhaltig. Die bisherige Nutzung bedrohe die Produktivität, also den Fischfang nach dem Prinzip des höchstmöglichen Dauerertrags, das maritime Ökosystem und das Wohlbefinden der Menschen. 58 Prozent der bewerteten kommerziellen Fischbestände seien in einem schlechten Umweltzustand. Trotzdem habe sich die Situation der eher „traditionellen“ Problemlagen wie die der Überfischung, der Eutrophierung und des Schutzes der Biodiversität verbessert.

Der Report kritisiert die Strategie des „Blauen Wachstums“ der EU-Kommission. Die AutorInnen befürworten eine engere Verzahnung von „Blauem Wachstum“ mit „produktiven“ Meeren auf der einen Seite und einem gesunden und sauberen Meer auf der anderen Seite. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_de.htm **SI**

MONSANTO

Keine Übernahme von Syngenta

Der US-Saatgut- und Genpflanzen-Hersteller Monsanto hat die geplante Übernahme von Syngenta abgeblasen.

Monsanto wollte die Schweizer Saatgut- und Chemiefirma Syngenta für 45 Milliarden Dollar (rund 41 Milliarden Euro) übernehmen. Syngenta lehnte dieses Angebot als zu niedrig ab. In den USA haben sich Bauern- und Verbraucherverbände gegen einen möglichen Zusammenschluss ausgesprochen. Eine



Maritimes Ökosystem durch Übernutzung bedroht

Fusion hätte den Wettbewerb in einem bereits hochkonzentrierten Markt weiter verringert. Monsanto ist mit 27 Prozent Marktanteil weltweit unumschränkter Marktführer bei der Saatgutproduktion, Syngenta liegt mit neun Prozent weltweit auf Platz drei. Monsanto weitet seit einigen Jahren sein Saatsortiment durch Aufkäufe von Saatgutfirmen aus und baut so seine Vormachtstellung in diesem Sektor aus. **SI**

TIROL

IG-L-Paket

Maßnahmen für den Straßen-güterverkehr ante portas.

Auf Tiroler Autobahnen herrscht keine gesunde Luft vor. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) wird auf der Inntal- (A12) und Abschnitten der Brennerautobahn (A13) deutlich überschritten. Deswegen sind neue Maßnahmen zu bereits bestehenden Vorkehrungen (z.B. Tempo 100 km/h für Pkw) in Planung. Im Fokus des neuen Pakets zu IG-L (Immis-

sionsschutzgesetz-Luft) steht das sektorale Lkw-Fahrverbot, das bahntaugliche Transporte (z.B. Abfälle, Steine, Erden und Aushub) ab 1. Juli 2016 auf der Autobahn verbieten soll. Dabei handelt es sich um den dritten Anlauf der Tiroler Landesregierung. Bisherige Versuche wurden vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) als „unverhältnismäßig“ untersagt. Zeitlich von 2016 bis 2022 abgestufte Lkw-Fahrverbote aufgrund ihrer Abgasleistung sowie eine Verlängerung des Lkw-Nachfahrverbots runden das Paket ab. **FG**

EU-PAKET

Saubere Luft

Erstmalig gibt es EU-Grenzwertregelungen für Luftverschmutzung.

Mittelgroße Feuerungsanlagen werden für viele verschiedene Anwendungen eingesetzt, u.a. zur Stromerzeugung, Beheizung und Kühlung von Haushalten/Wohnungen, Erzeugung von Wärme/Dampf für industrielle Prozesse. Sie sind eine bedeu-

GENTECHNIK-FLIEGEN

Antrag auf Freisetzung zurückgezogen

Das britische Unternehmen Oxitec zog seinen Freisetzungsantrag für gentechnisch veränderte Olivenfliegen in Spanien nach Protesten von Umwelt- und Agrarorganisationen zurück. Diese Fliegen sind so manipuliert, dass die weiblichen Fliegen im Larvenstadium sterben und nur die Männchen überleben. Oxitec wollte so die natürliche Olivenfliegen-Population reduzieren. Die Gentech-Fliegen sollten sich mit den natürlichen Fliegen paaren und so ihr künstliches Erbgut verbreiten. Geplanter Versuchszeitraum wäre ein Jahr gewesen. Die mit Netzen überspannte Versuchsfläche hätte bis zu 1.000 m² betragen. Wären Fliegen entkommen, hätte ihre Ausbreitung nicht kontrolliert werden können. Olivenfliegen verbreiten sich in geeigneten Lebensräumen rasch, die Gentech-Fliegen hätten sich in der gesamten Mittelmeerregion ausbreiten können. www.testbiotech.de **SI**



tende Quelle von Schwefeldioxid-, Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen. Im Gefolge des EU-Pakets für saubere Luft bekommen Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von 1 bis 50 MW erstmals einheitliche EU-Mindestanforderungen bei Luftschadstoffemissionen. Darauf verständigten sich Rat und EU-Parlament in Verhandlungen am 23. Juni 2015. Demnach müssen ab 2025 Anlagen ab 5 MW und ab 2030 Anlagen von 1 bis 5 MW Grenzwerte für Feinstaub, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Stickstoffoxide einhalten. Das Vorhaben, strengere Grenzwerte in Gebieten mit belasteter Luft vorzusehen, wurde jedoch in eine Prüfungspflicht abgeschwächt. **FG**

LUFTREINHALTEPLÄNE

Bei Versagen Recht auf Maßnahmen

BürgerInnen haben ein Recht auf zusätzliche Feinstaub-Maßnahmen.

Zusätzliche Maßnahmen bei der Bekämpfung von Feinstaub sind rechtlich geboten, wenn bestehende Luftreinhaltepläne versagen. Einzelne BürgerInnen können sich dabei auf subjektive

Rechte in der EU-Luftqualitätsrichtlinie (RL 208/50/EG) auch vor österreichischen Behörden berufen. Das ist die Quintessenz eines Revisionsurteils (Zl 2014/07/0096-8) des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) vom 28. Mai 2015, das einer Grazer Familie Recht zusprach. Mit Berufung auf die einschlägige Judikatur des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) stellt der VwGH fest, dass BürgerInnen sogar das Recht auf Prüfung zum Erlass einer Verordnung haben, wenn bereits bestehende Aktionspläne der Bundesländer im Rahmen des Immissionschutzgesetzes-Luft (IG-L) den Grenzwert nicht einhalten können. **FG**

AK-POSITIONSPAPIER

Circular Economy

In die EU-Abfallrahmenrichtlinie soll ein zeitgemäßes Deponierungsverbot eingefügt werden, fordert die AK.

Dessen Umsetzung soll durch nationale Deponierungsabgaben unterstützt werden. Skeptisch äußert sich die AK zu Recyclingquoten und der gerne bemühten „erweiterten Herstellerverantwortung“. Die AK hat sich nicht nur an der von der

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Umweltschutz dank Krise?

Auf den ersten Blick scheint zumindest die Umwelt von der Wirtschaftskrise zu profitieren. Während die CO₂-Emissionen in den EU-Mitgliedstaaten vom Jahrtausendwechsel bis zum Ausbruch der großen Krise relativ konstant blieben, kam es im Rezessionsjahr 2009 erstmals zu einem deutlichen Rückgang und seither zu einer weitgehenden Stabilisierung auf niedrigerem Niveau. Die strukturell erzwungenen Produktions- und Konsumeinschränkungen dürften dem Klimaschutz also tatsächlich gedient haben. Die Auswirkungen auf den Umweltschutz insgesamt sind hingegen komplexer. Ein gutes Anschauungsbeispiel bietet Griechenland. Auch dort sind die CO₂-Emissionen stark gesunken. Griechische WissenschaftlerInnen haben aber schon 2013 problematisiert, dass dieser kurzfristig positive Umwelteffekt der Krise – abseits der sozialen Not, die damit einhergeht – möglicherweise durch problematische Entwicklungen in anderen Umweltbereichen konterkariert wird. So unterminiert die Unterstützung von (privaten) Investitionen um jeden Preis tendenziell die Umweltverträglichkeitsprüfung. Öffentliche Investitionen in den Umweltschutz, die in Griechenland schon in den 1980er Jahren auf die Förderung von Wachstum und Beschäftigung abzielten, können angesichts des Spardiktats nicht mehr verfolgt werden. Zusätzlich steht durch die Einsparungen im öffentlichen Sektor immer weniger Personal für Umweltschutzmaßnahmen zur Verfügung. Und die auf Wunsch der Troika umgesetzten Maßnahmen zur Sanierung des Staatshaushalts enthielten auch Erhöhungen des – zuvor aus sozialpolitischen Gründen reduzierten – Steuersatzes auf Heizöl. Seither wird vermehrt Holz und notfalls auch sonstiges Material verheizt, was zu illegalem Holzeinschlag und einer wahrnehmbaren Verschlechterung der Luftqualität in den großen Städten führt.

Hinweis: Joseph N. Lekakis & Maria Kousis (2013): Economic Crisis, Troika and the Environment in Greece, *South European Society and Politics* 18/3, 305-331.

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



Sauberer Strom:

Anfang August hat die US-Umweltschutzbehörde EPA nach jahrelangen Verhandlungen den „Clean Power Plan“ verabschiedet, der das zentrale Instrument zur Verringerung des Ausstoßes an Treibhausgasen aus der Stromerzeugung in den USA werden soll. Das Ziel ist eine Reduktion der Treibhausgasemissionen aus der Stromerzeugung um 30 Prozent bis 2030. Der Plan verpflichtet die 52 Bundesstaaten, Reduktionspläne auszuarbeiten, gibt ihnen dabei aber einige Flexibilität. Folgende Optionen stehen ihnen offen: Steigerung des Wirkungsgrades bestehender Kohlekraftwerke; Ersatz von Kohlekraftwerken durch Gaskraftwerke; und Ersatz der Kohleverstromung durch Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energieträgern. Präsident Obama nannte den Plan den größten einzelnen Schritt, den die USA jemals gegen den Klimawandel gesetzt haben.

Doppelte Standards:

Einem Bericht des Magazins „trend“ zufolge will die OMV die Türkei wegen des Scheiterns des

Projekts der Nabucco-Pipeline klagen. Die Klage erfolgt auf Basis eines Investitionsschutzabkommens zwischen Österreich und der Türkei und soll vor einem Schiedsgericht bei der Weltbank verhandelt werden. Bei der Klage geht es um den Schaden in der Höhe von 50 Millionen Euro, den die OMV durch das Scheitern der seit mehr als zehn Jahre geplanten Gaspipeline zwischen Aserbaidschan und Österreich zu verbuchen hatte. Der österreichische Konzern gibt der Türkei eine Teilschuld an diesem Scheitern.

Staubige Luft:

Die Städte Indiens haben denen Chinas den zweifelhafte Rang als die Orte mit der schlimmsten Luftverschmutzung weltweit abgelaufen. Gemäß einer Datenbank der WHO, die weltweit 1.600 Städte erfasst, liegt die indische Hauptstadt Delhi am ersten Platz bei den PM2.5-Immissionen, gefolgt von drei weiteren indischen Großstädten. In dieser Liste kommt Beijing erst auf Rang 76. Weltweit sterben jährlich etwa 3,7 Millionen Menschen an Atemwegserkrankungen in Folge von Luftver-

schmutzung. Daher hat die Generalversammlung der WHO nun erstmals eine Resolution beschlossen, die sich diesem Thema widmet. In einem ersten Schritt soll damit das Bewusstsein für die Tragweite des Problems geschaffen werden und die Messung der Luftschadstoffe sowie die Information der Bevölkerung forciert werden.

Unerwartete Seite:

Sechs führende Öl- und Gasunternehmen (BP, Shell, Eni, Total, Statoil und BG Group) haben in einem gemeinsamen offenen Brief an die Generalsekretärin der Klimarahmenkonvention gefordert, dass die Regierungen weltweit mehr gegen den Klimawandel tun mögen. Dazu gehöre als zentrales Element eine Besteuerung (Besteuerung) von CO₂. Als Gründe nennen sie die notwendige, langfristige Verlässlichkeit der Rahmenbedingungen. Damit sollen Anreize für Investitionen in Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energieträger, aber auch in den Umstieg von Kohle zu Erdgas und in die CO₂-Abscheidung (CCS – Carbon Capture and Storage) gesetzt werden. **CS**

EU-Kommission erstellten Fragebogenaktion beteiligt, sondern ein umfassendes Positionspapier für die künftige „Circular Economy Initiative“ vorgelegt, die die Kommission Ende 2015 vorstellen will. Eine ambitionierte Initiative muss nicht nur die grundlegenden abfallrechtlichen Fragestellungen aufgreifen, sondern den ganzen Lebenszyklus der Produkte umfassen. Konkret braucht es eine Reform der gesetzlichen Gewährleistungspflichten zugunsten von langlebigeren Produkten. Die EU-Ökodesignrichtlinie muss ihren Fokus stärker auf die Langlebigkeit und Reparierbarkeit von Produkten richten. Generell braucht es transparente Umweltinformationen zu Produkten, damit KonsumentInnen nachhaltige Kaufentscheidungen treffen können. **HO**

LUFTVERSCHMUTZUNG

Strengere Vorgaben

Das EU-Parlament strebt strengere Ziele bei Luftschadstoffemissionen in den Mitgliedstaaten an.

Der zuständige Umweltausschuss hat hierzu den Vorschlag der EU-Kommission („NEC-RL“) bei Höchstquoten für Feinstaub (PM_{2,5}), Stickoxide (NO_x), Ammoniak (NH₃), Schwefeloxid (SO₂), Flüchtige Organische Verbindungen (NMVOC) und Methan (CH₄) bestätigt. Diese werden von den Mitgliedstaaten bis 2030 erfüllt werden müssen. Darüber hinaus hat der Ausschuss des EU-Parlaments ein verbindliches Zwischenziel im Jahr 2025 sowie eine Obergrenze bei Emissionen von Blei eingezogen. Möglichen Flexibilitätsregelungen der Mitgliedstaaten bei Emissionen in der maritimen Schifffahrt im küstennahen Bereich erteilte der Ausschuss eine Absage. **FG**



Entwurf der AWG Novelle enthält noch kritische Punkte

AWG NOVELLE 2015 Begutachtung

Der Entwurf für eine AWG Novelle 2015 soll die Seveso-III-Richtlinie 2012/18/EU ins Abfallrecht umsetzen.

Vorgeschlagen werden weiters verschiedene Einzelmaßnahmen wie die Abschaffung des Abfallbeauftragten-Stellvertreters, Vorzugspfandrecht des Bundes bei der Altlastensanierung etc.

Die AK kritisiert die zersplitterte und unübersichtliche Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie in Österreich und fordert für die Umsetzung von EU-Richtlinien in nationales Recht ein abgestimmtes Gesetzgebungsverfahren. Jedenfalls müssen die Betriebsratskörperschaften in Betrieben der oberen Klasse auch weiterhin als die ersten Ansprechpartner bei der Erstellung des internen Notfallplans genannt werden. In Hinblick auf die laufende Umsetzung der Verpackungsverordnung fordert die AK eine „Hauptkostenverantwortung des Ausschreibungsführers“. Auch ist es notwendig, abgestimmte und einheitliche Eckpunkte für die Umsetzung der Aarhus-Konvention in Österreich zu entwickeln. Alle Sozialpartner sind zeitnah an diesbezüglichen Gesprächen zu beteiligen. **HO**

NACHHALTIGKEIT NFI Richtlinie

Große börsennotierte Unternehmen müssen ab 2017 eine „Nichtfinanzielle Erklärung“ (NFI) abgeben.

Die Richtlinie 2014/34/EU verpflichtet große börsennotierte Unternehmen dazu, zu Umwelt-, Sozial- und ArbeitnehmerInnenbelangen regelmäßig zu berichten. Mittels einer Konsultation ermittelt das Justizministerium, wie dies in Österreich umgesetzt werden soll. Die AK spricht sich in ihrer Stellungnahme dafür aus, dass alle großen Unternehmen,

auch die im öffentlichen Eigentum, davon erfasst sein sollen. Vorzugsweise sollen die Indikatorensets der Global Reporting Initiative (GRI) zur Anwendung kommen. Diese sollen aber um spezifische Indikatoren zu den Themen Gesundheit am Arbeitsplatz, Arbeitsverhältnis und Arbeitszeit ergänzt werden. Am besten ist es, wenn die Berichte dazu in die herkömmliche Finanzberichterstattung integriert werden. Jedenfalls sollten diese Berichte auch extern, und zwar durch Wirtschaftstreuhänder, überprüft werden. **HO**

EU-PARLAMENT Schutz des Wassers vor Privatisierung

Das EU-Parlament hat für die Verankerung von Wasser als Menschenrecht gestimmt.

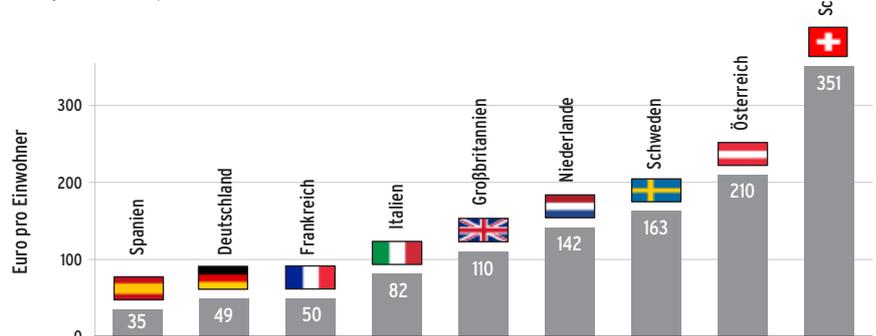
Der Unterausschuss des EU-Parlaments hatte zuvor in einem Initiativbericht die EU-Kommission aufgefordert, die Versorgung mit Wasser und sanitärer Grundversorgung vor weiteren Liberalisierungstendenzen zu schützen und dabei auch

Dienstleistungen der Wasser- und sanitären Grundversorgung ausdrücklich von internationalen Handelsabkommen wie etwa TTIP auszunehmen. Damit unterstützt das EU-Parlament die erfolgreiche EU-BürgerInneninitiative (EBI) „right2water“, die von rund 1,9 Millionen EuropäerInnen unterstützt wurde. Ein großer Erfolg der EBI ist die Ausnahme für Wasserversorgung und Abwasserentsorgung bei der Konzessionsrichtlinie. Der Bericht begrüßt diese Ausnahme und fordert die EU-Kommission auf, diese auch bei jeder Überarbeitung der Richtlinie beizubehalten. Nun muss die EU-Kommission den Schutz der öffentlichen Wasserversorgung vor weiteren Privatisierungen, etwa auch bei Handelsabkommen wie TTIP, sicherstellen. **SI**



WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST Umweltverträgliche Verkehrspolitik

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur
in ausgewählten europäischen Ländern 2014



Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist politisches Postulat in allen Staaten. Die Allianz pro Schiene, ein Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs, zeigt jedoch auf, wie europäische Staaten dies tatsächlich umsetzen. Denn die Infrastruk-

turausgaben von heute ermöglichen die umweltverträgliche Verkehrspolitik von morgen. An der Spitze bei den Ausgaben in den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes liegen die Schweiz und Österreich. Abgeschlagen dagegen „Sparmeister“ Deutschland mit einer deutlichen Unterfinanzierung der Infrastruktur. **FG**

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (D), VöV (Schweiz), BMVIT (Ö), SCl Verkehr GmbH.

Nachrichten



VOR 30 JAHREN

Umwelt und Wirtschaftswachstum

Wirtschaft & Umwelt 3/1985: Die Widersprüche zwischen Wachstum und Wohlstand am Beispiel der Umweltpolitik stehen im Mittelpunkt.

„Wirtschaftswachstum wird voreilig mit Wohlstandssteigerung gleichgesetzt. Das kann aber ein gefährlicher Trugschluss sein, [...] Vermehrtes Wirtschaftswachstum, gesteigerte Produktion bedeutet in der Regel vermehrte Beanspruchung der Umwelt. Da die Kosten der Umweltnutzung nicht im einzelnen produzierenden Betrieb anfallen, werden diese nicht in den Preis miteinkalkuliert. Gemessen an den volkswirtschaftlichen Kosten, die zumeist erst später anfallen und von der öffentlichen Hand getragen werden [...], ist der Preis zu niedrig, es wird zu viel von umweltbelastenden Produkten nachgefragt. Ein Teil des raschen Wirtschaftswachstums vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zur Mitte der siebziger Jahre ist wohl auf die Fehlkalkulation zurückzuführen, Umweltleistungen als gratis zu betrachten.“

VOR 15 JAHREN

Abfallpolitik am Prüfstand

Wirtschaft & Umwelt 3/2000: Bilanz nach 10 Jahren Abfallwirtschaftsgesetz – ein teures System und kaum Anreize für Müllvermeidung und Mehrweg.

„Die Hausmüllmengen [...] steigen stärker als der Wohlstand. [...] Seit 1994 nehmen auch die Restmüllmengen wieder zu, und das trotz verstärkter Altstoffsammlungen. Bezeichnend war schon 1990, dass die besagte Pfandverordnung – ein muster-gültig unbürokratisches Regelwerk verglichen mit der Verpackungsverordnung – am Widerstand des Handels gescheitert ist. Was danach kam, trug schon deutlich die Handschrift einer am Sammeln und Verwerten orientierten Philosophie. Und nun leisten wir uns ein fragwürdiges ARA-Kunststoffsammelsystem mit mehr als 1,5 Milliarden Schilling Kosten jährlich. Eine Summe [...], mit der die Gemeinden und Städte die notwendigen Vorbehandlungskapazitäten zur Gänze finanzieren könnten. [...] Resignation ist sicherlich nicht angebracht. Doch die Chance daraus zu lernen sollte man nicht vorbegehen lassen.“



Bestehende ruhige Zonen müssen geschützt werden

LEITFADEN

Schutz ruhiger Gebiete

Die Belästigung durch Lärm ist ein wachsendes Umweltproblem in Europa.

Die EU-Gesetzgebung zum Lärmschutz zielt nicht nur darauf ab, die Lärmbelastung zu verringern. Sie betont mit Nachdruck auch, dass Gebiete, die noch ruhig sind, bewahrt werden müssen. Solche ruhigen Gebiete befinden sich nicht nur in ländlichen Gegenden, sondern auch in dicht bebauten städtischen Bereichen, und zwar nicht nur dort, wo Menschen Erholung suchen, sondern auch dort, wo sie arbeiten und leben. Der von der EU-Umweltagentur (EEA) herausgegebene Leitfaden beschäftigt sich mit der Frage, wie solche ruhige Zonen identifiziert und geschützt werden können. Dazu präsentiert der Leitfaden ausgewählte Forschungsergebnisse und Umsetzungsbeispiele.. www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-quiet-areas **HO**

ZAHNPASTEN

Entwarnung bei Fluorid

Das Test-Magazin „Konsument“ hat Entwarnung für Fluorid in Zahnpasta gegeben.

Beim Fluorid in Zahnpasten scheiden sich für viele Konsu-

mentInnen die Geister. Während die einen bei der Kariesvermeidung auf das Spurenelement setzen, ist es für andere ein Gesundheitsrisiko. Aus wissenschaftlicher Sicht kann weitgehend Entwarnung gegeben werden. Das Risiko, sich über die Zahnpasta mit Fluorid zu vergiften, geht gegen Null. Mehr unter: www.konsument.at/cs/atellite?pagename=Konsument/MagazinArtikel/Detail&cid=318894493192

DEUTSCHLAND

Neues Wertstoffgesetz

Das ist „Lohndumping für die Beschäftigten in der Abfallwirtschaft“, sagt ver.di.

Die von der deutschen Bundesregierung beschlossenen Eckpunkte für das neue Wertstoffgesetz müssten nach Auffassung der deutschen Dienstleistungsgewerkschaft ver.di als „Lohndumping mit der Wertstofftonne“ umschrieben werden. Zukünftig sollen alle Sammlungen von Wertstoffen nach den Vorschriften des öffentlichen Vergaberechts ausgeschrieben werden, auch die Sammlung von Nichtverpackungen aus Kunststoff und Metallen, die bislang im Rahmen der hoheitlichen Aufgaben von öffentlich-rechtlichen Unternehmen mit Tarifbindung im öffentlichen Dienst bewerk-

stellt wurden. Damit haben tarifgebundene Unternehmen kaum noch Chancen, derartige Wertstoffe entsorgen zu können, und den Kommunen wird das Recht entzogen zu entscheiden, ob sie selbst entsorgen oder die Entsorgungsleistungen ausschreiben und an Dritte vergeben wollen. Die Gewerkschaft erwartet Lohndumping wie in der privatisierten Verpackungssammlung. Allenfalls der Mindestlohn – sofern überhaupt kontrolliert – werde dort gezahlt. Die gemeinsame Sammlung von Verpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen sollte in Verantwortung der Kommunen erfolgen. **HO**

DEUTSCHLAND

Ökologische Autos?

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ermittelt alljährlich die umweltfreundlichsten Autos.

Alle Pkw werden anhand einer Gewichtung von CO₂-Ausstoß (60 Prozent), Lärm (20 Prozent) und Abgasen (20 Prozent) bewertet. Tenor der Untersuchung: Ob Kraftstoffverbrauch, CO₂-Ausstoß, Schadstoffemissionen oder Lärm – alles bessert sich ein wenig, revolutionäre Veränderungen bleiben aber aus. Schon 71 Modelle erfüllen aber den Flottengrenzwert von 95g CO₂/km, der ab 2020 gilt. Sieger wurde der Hybrid-Pkw Lexus CT 200h, knapp vor dem Peugeot 208 Active BlueHDi 1 und den Erdgasfahrzeugen der Volkswagen-Gruppe (eco up!, Seat Mii Ecofuel und Škoda Citigo CNG Green tec). Wer nur möglichst Kraftstoff sparend und klimafreundlich fahren will, dem empfiehlt der VCD den Toyota Yaris Hybrid. In der Kategorie Familienfahrzeug wurde der Peugeot 308 Active BlueHDi 120 als Sieger gekürt. www.vcd.org **FG**

INTERVIEW: DAS RECHT AUF „WEGEFREIHEIT IM WALD“

FREIE FAHRT FÜR BIKER AUF FORSTSTRASSEN?

Die „Wegefreiheit im Wald“ ist für die Erholung der ArbeitnehmerInnen wichtig und wurde in den 1970er Jahren gesetzlich ermöglicht: Erlaubt ist das Gehen bzw. Wandern, in Deutschland und Italien auch das Radfahren. Warum nicht in Österreich? Was sagt dazu der Präsident der Naturfreunde Österreich Andreas Schieder?

Wie sehen derzeit die Regelungen für das Radfahren im Wald in Österreich aus?

Schieder: Das österreichische Forstgesetz 1975 (§ 33) berechtigt alle, den Wald zu Erholungszwecken zu betreten und sich dort aufzuhalten. Das Befahren mit dem Fahrrad, Reiten und Campieren sind ohne Zustimmung der GrundeigentümerInnen verboten. Forststraßen gehören rechtlich zum Wald, das heißt für das Befahren mit einem Rad braucht man die Erlaubnis der Grundeigentümerin bzw. des Grundeigentümers oder der ForststraßenhalterInnen. Radfahren im Wald ist dementsprechend nur auf sehr wenigen dafür genehmigten und gekennzeichneten Routen erlaubt.

Wie könnte sich diese Situation verbessern?

Schieder: Die Naturfreunde Österreich fordern eine generelle Freigabe von Forststraßen für RadfahrerInnen. Es würde damit ein flächendeckendes Radnetz entstehen. Umsetzungsvorschläge für eine angepasste Haftungsregelung für WaldeigentümerInnen bzw. ForststraßenhalterInnen und eine Vorrangregelung für WanderInnen wurden von Naturfreundejuristen ausgearbeitet und sollten gleichzeitig beschlossen werden. Die Naturfreunde Österreich freuen sich über jede Unterstützung der Onlinepetition www.naturfreunde.at/freie-fahrt. Jede Unterschrift zählt und verleiht der Forderung mehr Gewicht.

Die WaldeigentümerInnen sind gegen eine allgemeine Öffnung der Forststraßen für das Radfahren und Mountainbiken. Warum?

Schieder: Die WaldeigentümerInnen befürchten durch die Öffnung einen Eingriff

in ihr Eigentum. Zusätzlich besteht große Unsicherheit hinsichtlich der Haftungsfrage. Auch das Argument „Forststraßen sind Arbeitsplatz“ hört man immer wieder. Ich bin aber davon überzeugt, dass mit klaren gesetzlichen Regelungen (Haftung nur bei Vorsatz und Vorrang für WanderInnen) und der Akzeptanz von unterschiedlichen Interessen, eine Lösung im Sinne eines sozialen Miteinanders möglich ist. Für die gewerbliche Nutzung von Wald und Forst und die Absicherung des dort beschäftigten Personals muss die Möglichkeit von zeitlichen und räumlichen Sperren bestehen.

Was sind ihre Erfahrungen beim Radfahren im Wald? Gibt es Konflikte, die auftreten?

Schieder: Durch die technische Entwicklung der Fahrräder bzw. Mountainbikes und dem allgemeinen Trend zu Gesundheit und Fitness sind zwangsläufig viele RadfahrerInnen sowie Wanderer und Wanderinnen auf Forststraßen unterwegs. Leider gibt es dabei immer wieder auf beiden Seiten Menschen mit eingeschränktem Verständnis für die andere Zielgruppe. Beispiele aus bikerfreundlichen Tourismusregionen zeigen jedoch, dass sich Bike- und WandertouristInnen nach „längerem“ Aufeinandertreffen bestens vertragen. Die RadsportlerInnen danken mit der Einhaltung von Fair-Play-Regeln und gewähren den Wandernden Vorrang – bergauf und bergab. Wandernde akzeptieren im Gegenzug den radelnden Mitmenschen! Schade wäre, wenn aufgrund einiger weniger schwarzer Schafe vielen einsichtigen und rücksichtsvollen BikerInnen ihr Drang zu Bewegung in der freien Natur und damit ein wesentlicher Beitrag zu ihrer Gesundheit verwehrt würde.



*Mag. Andreas Schieder ist Präsident der Naturfreunde Österreich und Vorsitzender der SPÖ-Parlamentsfraktion.

Arbeitswege im Rückspiegel. Ein Blick nach vorne

ArbeitnehmerInnen nehmen immer weitere und immer flexiblere Arbeitswege auf sich. Auf den Kosten bleiben die Betroffenen selbst sitzen. Nachhaltige Pendelmobilität braucht Lösungen abseits der etablierten Pfade. VON THOMAS HADER*

Grenzen

Österreichs Ballungsräume wachsen schneller als angenommen.

S. 14

Auswirkungen

Umwelt und Verkehr in der Ostregion zeigt eine gemischte Bilanz.

S. 18

Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen.“ Diese Sichtweise verkündet die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr, das als Grundlagenpapier für die Herausforderungen und Lösungsansätze im Verkehrsbereich für die kommenden Jahrzehnte gilt. In diesem Artikel geht es um die „Reisefreiheit“ der ArbeitnehmerInnen. Mobilität, so heißt es, eröffnet Möglichkeiten und ist aus unserer arbeitsteiligen Gesellschaft nicht wegzudenken. Im gleichen Atemzug wird deshalb das Argument vertreten, dass wir immer mehr Verkehr

brauchen. Vor allem aber wird gefordert, dass ArbeitnehmerInnen noch mobiler werden müssen – gemeint ist damit, dass sie noch weitere Wege und noch höhere Kosten auf sich nehmen sollen. Nicht sichtbar sind der Aufwand und die Verlierer dieser vom Wettbewerb getriebenen Strategie.

Wie die Daten der Statistik Austria aus den Volkszählungen 1971 bis 2001 zeigen, haben sich die Zeiten, die für den Arbeitsweg aufgewendet werden, nur marginal verändert. So erreichten 1971 fast drei Viertel der PendlerInnen ihre Arbeitsplätze mit einem Zeitaufwand von maximal 30 Minuten je Weg-



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



Staus, Unfallgefahr und hohe Kosten begleiten Pkw-PendlerInnen auf ihrem Arbeitsweg

strecke – 2001 waren es 74,1 Prozent. Unberücksichtigt bleibt bei dieser Betrachtung jedoch in Relation dazu die überproportional starke Zunahme an Teilzeitbeschäftigten. Zu den zurückgelegten Distanzen gibt es nur sehr grobe Klassifizierungen. Fakt ist jedoch, dass mit einem Rückgang um neun Prozent immer weniger ArbeitnehmerInnen ihre Arbeit in der Wohngemeinde finden. Gleichzeitig hat sich in den vergangenen 30 Jahren die Zahl der PendlerInnen, die auf ihrem Arbeitsweg in ein anderes Bundesland pendeln, mehr als verdreifacht, ebenso die Zahl der PendlerInnen, die in einen anderen Bezirk auspendeln.

Dramatisch verändert hat sich in diesen 30 Jahren vor allem, mit welchen Verkehrsmitteln die ArbeitnehmerInnen zu ihren Arbeitsplätzen kommen. Waren es in den 1970er Jahren noch 30 Prozent, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihre Arbeitsplätze erreichen konnten, so ist dieser Anteil bis 2001 auf magere zwölf Prozent gesunken. Der Anteil der Pkw-PendlerInnen ist demgegenüber von 36 Prozent auf 68 Prozent gestiegen.

Die genannten Modal Split-Zahlen verschleiern aber, dass im genannten Zeitraum auch die Zahl der pendelnden ArbeitnehmerInnen um 40 Prozent gestiegen ist. Waren Anfang →

KURZGEFASST

Immer mehr Pendelwege sind nur auf eine Zielgruppe zugeschnitten. Männer in Vollzeitbeschäftigung mit ständiger Pkw-Verfügbarkeit. Andere Gruppen wie Arbeitslose, Frauen oder Menschen mit Betreuungspflichten bleiben dabei auf der Strecke. Angebote im Umweltverbund ermöglichen die Teilhabe am Erwerbsleben, sind nachhaltiger und werden gerne genutzt, selbst wenn dabei mehr Zeit auf der Strecke bleibt.

Veranstaltung: Arbeitswege in der Ostregion

Mittwoch, 14. Oktober 2015: Wachsendes ÖV-Angebot zwischen Planung und Wettbewerb. 9.00 – 16.00 Uhr, AK-Bildungszentrum, Theresianumgasse 16-18, 1040 Wien. Anmeldung: uv@akwien.at



Schwerpunkt Wachsende Ostregion

→ der 1970er Jahre noch knapp unter 800.000 PendlerInnen täglich mit dem Auto unterwegs, so waren es 2001 über zwei Millionen. Demgegenüber ist die Zahl der zu Fuß gehenden PendlerInnen um fast 60 Prozent eingebrochen, die Zahl der BahnpendlerInnen hat um 15 Prozent zugenommen. Das bedeutet aber nicht, dass damals niemand ein Auto hatte. 1979 gab es in 55 Prozent der Haushalte einen Pkw, 2010 waren es 77 Prozent. Wie die Grafik im Kasten auf Seite 13 verdeutlicht, war in den 1970ern eigentlich schon Realität, was heute in aller Munde ist – Multimodalität.

Hohe Verkehrsausgaben

Forschungsergebnisse zeigen, dass der Zugang zur Auto-Mobilität sehr selektiv ist und einen hohen Preis hat. Eine Sonderauswertung der Mobilitätserhebung Niederösterreich kommt zu dem Ergebnis, dass gerade Arbeitslose und Frauen zu 49 bzw. 44 Prozent nicht jederzeit Zugang zu einem Pkw haben. Bei der Gruppe der Voll- oder Teilzeit-

beschäftigten machten nur 18 bis 20 Prozent diese Angabe. Daten der Statistik Austria verdeutlichen, dass Frauen durchwegs kürzere Wege zum Arbeitsplatz zurücklegen als Männer. In der Regel, weil sie für die Kinderbetreuung zuständig sind und daher in der Nähe des Wohnortes bleiben. Und: während es bei Männern keine Rolle für die Pendeldistanzen spielt, ob Kinder vorhanden sind oder nicht, bedeuten Kinder im Haushalt für Frauen eine noch stärkere Bindung an den regionalen Arbeitsmarkt. Die vorwiegend auf den eigenen Pkw ausgerichteten Arbeitsmarktchancen kommen also nicht allen gleichermaßen zugute. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Schere zwischen Voll- und Teil-

zeitbeschäftigung stets weiter aufgeht. So hat seit Mitte der 1990er Jahre die Zahl der unselbständig Erwerbstätigen um knapp 14 Prozent zugenommen, die Zahl der Teilzeitbeschäftigten ist um das 2,5-fache gestiegen. Das bedeutet, dass immer mehr PendlerInnen teure Arbeitswege auf sich nehmen (müssen), bei vergleichsweise geringen Einkommenschancen. Teilzeitarbeit bedeutet überproportional hohe Wegzeiten und Kosten. So lautet das Verhältnis Arbeitszeit zu Wegzeit bei 20 Stunden Arbeitszeit und einer Stunde Wegzeit 1:4, bei 40 Stunden nur 1:8. Insofern ist die oben gefundene konstante Dauer der Arbeitswege relativ zu sehen. Bei der AK-PendlerInnenbefragung zeigte sich, dass es Gruppen von ArbeitnehmerInnen gibt, die bis zu 20 Prozent ihres Einkommens gleich wieder in ihre Arbeitswege investieren müssen – und dies teilweise bei monatlichen Einkommen von unter 900 Euro netto.

Der Genuss der „Reisefreiheiten“ hat also einen enormen Preis. Nach dem Wohnen sind Verkehrsausgaben die zweitgrößte Belastungsquelle der österreichischen Haushalte. Diese geben also für ihre Transporte von A nach B mehr aus, als für ihre Ernährung, oder auch für



Ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs entlastet PendlerInnen

Verkehrsmittelkombination erleichtern

- ein österreichweites Grundangebot im öffentlichen Verkehr muss sich an den Bedürfnissen der ArbeitnehmerInnen orientieren
- Fahrplan- und Tarifangebote für Teilzeitkräfte
- bessere Rahmenbedingungen für das zu Fuß gehen und Rad fahren

Unser Standpunkt



Multimodale Mobilitätsangebote sichern leistbare Arbeitswege und verbessern damit die Chance, am Arbeitsmarkt teilhaben zu können.

Freizeit und Sport. Allerdings sind Verkehrsausgaben sehr stark davon abhängig, ob Alternativen zum Pkw vorhanden sind oder nicht. In ländlichen Regionen mit bis zu 10.000 EinwohnerInnen gibt ein durchschnittlicher Haushalt für den Bereich Verkehr monatlich etwa 500 Euro, für den öffentlichen Verkehr nur 18 Euro aus. In Regionen mit mehr als 100.000 EinwohnerInnen liegen die Gesamtausgaben für den Verkehrsbereich bei 340 Euro und bei 33 Euro für den öffentlichen Verkehr.

Potenziale sind vorhanden

Mobilitätshebungen in den Bundesländern zeigen, dass es noch ungenutzte Potenziale gibt, Arbeitswege unabhängiger vom Pkw zurückzulegen, auch im ländlichen Raum. So sind etwa in Vorarlberg rund 26 Prozent der Arbeitswege kürzer als 2,5 km und 45 Prozent kürzer als fünf Kilometer. Untersuchungen für Niederösterreich kommen zu ähnlichen Ergebnissen. Diese Distanzen können ohne nennenswerten Zeitverlust auch mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden. Zu Fuß und mit dem Rad sind in Vorarlberg auch fast 24 Prozent der PendlerInnen unterwegs, der Autoanteil liegt bei 57 Prozent.

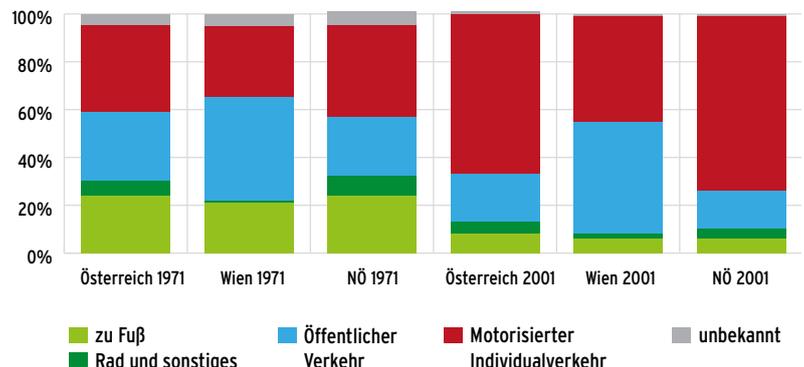
Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl hat sich auch in Wien vollzogen – allerdings in eine andere Richtung, wie die Grafik im Kasten auf Seite 13 zeigt. In den 1970ern waren noch ein Viertel aller österreichischen AutopendlerInnen in Wien unterwegs, 2001 nur noch ein Siebtel. Auffallend ist, dass 2001 nur 20 Prozent der Wiener PendlerInnen sehr kurze Reisezeiten von unter 15 Minuten für eine Wegstrecke hatten. Bei den BurgenländerInnen und NiederösterreicherInnen waren es über 40 Prozent. Dabei legten 55 Prozent der WienerInnen ihre Arbeitswege im Umweltverbund, also

zu Fuß, mit dem Rad, oder mit dem öffentlichen Verkehr zurück. In den beiden anderen Bundesländern waren es nur rund ein Viertel. Im Detail zeigt sich, dass auch in Wien der Anteil der FußgängerInnen am Arbeitsweg um 70 Prozent zurückgegangen ist. Der wahr gewordene Traum von der autogerechten Stadt hätte statt 290.000 fast 450.000 Wiener AutopendlerInnen bedeutet. Mit all seinen negativen Folgen wie Lärm und Luftverschmutzung. Aber nicht alle sind aufs Auto umgestiegen. Besonders hohe Zuwächse hatten Busse mit plus 59 Prozent und Fahrrad (inkl. sonstiges) mit plus 170 Prozent. Die arbeitsbedingte Mobilität der WienerInnen manifestiert sich offenbar verkehrlich anders als im Umland. Offenbar wird ein geringfügig höherer Zeitaufwand akzeptiert, wenn das Gesamtpaket passt, die Arbeitswege also kostengünstig und bequem zurückgelegt werden können. Zudem bedeutet mehr Umweltverbund auch eine höhere Lebensqualität im Wohnumfeld.

Die Lösung sehen viele, so auch die EU-Kommission, in mehr Wettbewerb. Nicht nur im Verkehrssystem, sondern auch in der Arbeitswelt 4.0. Wer allerdings hauptsächlich die Wettbewerbsorientierung im Blick hat, vergisst darauf, dass auch klimapolitische und verkehrspolitische Herausforderungen zu meistern sind. Vor allem aber müssen soziale Ziele im Fokus stehen. Der Ausbau des Umweltverbunds entlastet die privaten und öffentlichen Haushalte auf ganzer Linie. Denn multimodale Arbeitswege sind kostengünstiger, führen zu einer faireren Nutzung des öffentlichen Raums und machen auch das Wohnumfeld attraktiver. Derzeit arbeiten Bund und Länder an einem österreichweiten Grundangebot für den öffentlichen Verkehr. Auch Arbeitgeber erkennen immer mehr, dass billige Betriebsstandorte nichts wert sind, wenn sie gleichzeitig mit dem Umweltverbund für Arbeitskräfte nicht erreichbar sind. Die AK setzt sich dafür ein, dass sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs an den Bedürfnissen der ArbeitnehmerInnen orientiert. Ebenfalls auf der Agenda stehen der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und bessere Rahmenbedingungen für das zu Fuß gehen und das Rad fahren. □

VERKEHRSMITTELWAHL IM WANDEL

MODAL SPLIT AM ARBEITSWEG



Die Zahlen der Verkehrsmittelwahl verdeutlichen das Ausmaß der Zunahme des Pkw-Anteils am Arbeitsweg. Wien stellt hierbei eine Ausnahme dar. Gleichzeitig ist im genannten Zeitraum auch die Zahl der pendelnden ArbeitnehmerInnen

gestiegen: von ursprünglich 2,2 auf über 3,1 Millionen. Damit pendelten 2001 um 40 Prozent mehr ArbeitnehmerInnen als noch 1971. Österreichweit hat die Zahl der Pkw-PendlerInnen um 160 Prozent zugenommen.

Mehr geht nicht – Grenzen des Stadtverkehrs

Österreichs Ballungsräume wachsen schneller und dynamischer als angenommen. Die Verkehrspolitik reagiert darauf nur unzureichend. Dabei steht eines fest: Werden keine Maßnahmen gesetzt, geht oder fährt bald gar nichts mehr. VON GREGOR LAHOUNIK*

KURZGEFASST

Die Bevölkerungszunahme in den österreichischen Ballungsräumen führt zu einem starken Anstieg des Verkehrs. Mit der derzeitigen Infrastruktur ist dieser bereits mittelfristig nicht bewältigbar. Boomende Städte brauchen statt allgemeiner Lippenbekenntnisse ein Umdenken in der Verkehrspolitik, ein klares Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr und eine Neuorganisation des öffentlichen Raumes.

Österreich ist ein Land mit einer steigenden Bevölkerungszahl. Insbesondere die Ballungsräume weisen dabei ein sehr starkes Wachstum auf. Dabei sticht Wien besonders hervor. Bis 2035 wird Wien um „Graz“, also um 250.000 Personen, wachsen. Gleichmaßen wächst in Wien – wie in den anderen österreichischen Metropolen – das Stadtumland, der sogenannte „Speckgürtel“, dynamisch mit.

Auf der Seite der Verkehrsabwicklung ist diese dynamische Entwicklung eine besondere Herausforderung. Letztlich sind bereits heute zu Stoßzeiten die Straßenbahnen und Busse sowie die regionalen Pendlerzüge „voll“ und zahlreiche Straßen überlastet. Busse, Straßenbahnen und der Pkw-Verkehr behindern sich in vielen Bereichen gegenseitig. Fußgänger und Radfahrer werden auf die „Restflächen“, die ihnen nach dem zusätzlichen Abzug des Platzbedarfs für den ruhenden Verkehr verbleiben, zurück gedrängt. Der Verkehr ist sowohl bei den lokal verursachten Luftschadstoffen als auch beim

Lärm der stärkste Emittent, Grenzwerte, etwa beim Feinstaub (PM10) oder beim Stickstoffdioxid, werden vielerorts bereits heute überschritten.

Mit zunehmender Stadtgröße nehmen die Interaktionen innerhalb der Stadt zu. Gleichmaßen nehmen die Interaktionen zwischen der Stadt und ihrem Umland zu. Laut Prognose des Verkehrsministeriums wird die Anzahl der Fahrten der Pkw-NutzerInnen zwischen 2005 und 2025 um 20 bis 32 Prozent steigen, jene der Öffi-FahrerInnen zwischen 13 und 24 Prozent. Auf einigen Grazer Korridoren, wie dem Ost-Korridor nach Weiz, wird eine Verdoppelung der NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs angestrebt. Diese prognostizierten Zuwächse zeigen deutlich, dass die Zunahme des Verkehrs in nahezu allen Metropolen mit den derzeitigen Maßnahmen und der derzeitigen Infrastruktur schlicht nicht bewältigbar sein wird. Es können, gerade in der Innenstadt, Verkehrsflächen (für den Pkw) nicht beliebig erweitert werden. Die jetzigen Öffis sind nicht in der Lage, →



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



Hohe Qualität im öffentlichen Verkehr ist ohne gute Arbeitsbedingungen nicht denkbar

WETTBEWERB

NICHT AUF KOSTEN DER BESCHÄFTIGTEN

Der Wettbewerb im öffentlichen Verkehr wird härter, und die Zahl der Ausschreibungen im regionalen Busverkehr in den Bundesländern nimmt stetig zu. Leider werden alle diese Ausschreibungen ohne Rücksicht auf den auch in der entsprechenden EU-Verordnung 1370/2007 geregelten Schutz der Beschäftigten durchgeführt. Seitens der Europäischen Kommission liegt es in der Kompetenz der Mitgliedstaaten, für Sozial- und Qualitätsstandards zu sorgen und auch die Regeln des Betriebsübergangs zum Schutz der Rechte der Beschäftigten anzuwenden. Da es sich nur um ein Angebot, d.h. eine Kann-Bestimmung handelt, lehnen die ausschreibenden Stellen alles ab, was über die einfache Vergabe mit einem Vergleich der Preise hinausgeht. Durch eine verbindliche gesetzliche Verankerung wären ausschreibende Stellen in der Lage, nicht nur das billigste Angebot, sondern

unter Vorgabe und Berücksichtigung von Sozial und Qualitätsstandards das beste Angebot zu finden. Nur so sind überhaupt ein Vergleich und eine Bewertung der Angebote möglich. Die Anwendung des Betriebsübergangs würde verhindern, dass sich die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der betroffenen LenkerInnen von Ausschreibung zu Ausschreibung verschlechtern und das Lohnniveau immer weiter sinkt. Es kann und darf nicht sein, dass der Wettbewerb über die Personalkosten ausgetragen wird.

Ein vom Verkehrsministerium (BMVIT) vor kurzem online gestellter Handlungsleitfaden zur Anwendung von Sozial- und Qua-

litätskriterien bei der Vergabe öffentlicher Verkehrsdienstleistungsaufträge ist zwar nicht verbindlich, nimmt den Ländern aber die Möglichkeit, Kosteneinsparungen auf dem Rücken der Beschäftigten durchzusetzen und die Verantwortung auf den Bund abzuschieben. Das BMVIT hat damit die Länder in Zugzwang gebracht und so veranlasst, die politische Verantwortung für Ausschreibung ohne Sozial- und Qualitätskriterien zu übernehmen. Der Leitfaden zum Betriebsübergang steht noch aus.

Da in Zukunft durch das 4. Eisenbahnpaket der Schienenverkehrsmarkt ebenfalls dem Ausschreibungszwang unterworfen werden soll, drohen die geschilderten Probleme mit all ihren Folgewirkungen auch die Bahn und vor allem die Beschäftigten der ÖBB und aller anderen österreichischen Bahnen zu betreffen.

Bei Ausschreibungen müssen Sozial- und Qualitätskriterien und der Personalübergang zur Regel werden – am besten verbindlich gesetzlich vorgeschrieben.

*Mag.^a Doris Unfried ist Betriebswirtin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Schwerpunkt Wachsende Ostregion

→ diesen Zuwachs quantitativ und qualitativ zu meistern, schließlich ist bei manch einer Linie die Grenze der Leistungsfähigkeit bereits heute erreicht.



Attraktivierung und Ausbau der Öffis ist ein Gebot der Stunde

EU-Ausweg: Marktöffnung?

Die Antwort der EU auf alle Fragen des Verkehrswesens ist zumeist jene, die sich ebendort noch nie bewährt hat: die Marktöffnung. Hintergedanke dabei ist, dass lediglich die Monopolstellung der öffentlichen Verkehrsunternehmen an der derzeitigen Misere im Verkehr schuld sei. Würde man hier mehrere Unternehmen zulassen bzw. würde man hier verpflichtende Ausschreibungen vorsehen, käme es zu einem sprunghaften Qualitätsanstieg, zu exorbitanten Kosteneinsparungen und zu einer wundersamen Vermehrung möglicher Zugtrassen. Zahlreiche Beispiele belegen klar, dass dieser Schluss schlicht falsch ist. Im Gegenteil: Eine Liberalisierung

zufriedensten Kunden und die effizientesten Bahnen befinden sich in jenem Land, in dem man die Liberalisierung als antiquiertes Relikt belächelt: in der Schweiz. Statt auf Konkurrenz, Lohn- und Sozialdumping setzt man ebendort auf Kooperation und Taktverkehr.

Öffi-Ausbau notwendig

Als Lösung für den bevorstehenden Verkehrskollaps in den Metropolen bieten sich mehrere Stoßrichtungen an. Auf der einen Seite sind das die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und das Zurückdrängen der Auswüchse des

Bestandteil, insbesondere bei der Sonderstellung der österreichischen Ostregion, wo gleich mehrere Bundesländer mit zum Teil unterschiedlichen Interessenslagen und Bauordnungen betroffen sind. Es gilt Siedlungsformen zu forcieren, die eine vernünftige Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr ermöglichen. Ebenso sind Strukturen zu schaffen, die FußgängerInnen und RadfahrerInnen nicht ausschließen.

Bei der Attraktivierung des rein innerstädtischen Verkehrs gilt es, die allgemein anerkannten „Selbstverständlichkeiten“ umzusetzen: Busspuren, eigene Gleiskörper für Straßenbahnen, Ampelsteuerungen durch die Öffis, Intervallverdichtungen, der Ausbau und die Neuerrichtung von Linien, Fahrgastinformationen und Fahrradabstellflächen in den Stationen. Wichtige und prestigeträchtige Großprojekte bei der Eisenbahn sollen nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch bei den Hauptkunden der Bahn, den täglichen PendlerInnen, große Änderungen erforderlich sind. Zahlreiche Schnellbahntrassen wiesen schon 2011 eine vollständige Kapazitätsauslastung auf bzw. standen kurz davor. Kurzum, auf diesen Schienenwegen kann keine sinnvolle Intervallverdichtung mehr erfolgen. Dies

Der Verkehr in den österreichischen Metropolen ist nur dann stadtverträglich und sozial, wenn er ein öffentlicher ist.

bzw. die zwangsweise Ausschreibung ist verkehrs- und sozialpolitisch ineffizient. So sind die liberalisierten britischen Bahnen die teuersten in ganz Europa, die höchsten Fahrgastzuwächse bzw. den höchsten Schienenverkehrsanteil im Personenverkehr hat man in jenen Ländern, deren Liberalisierung hinterhinkt, etwa bei den TGV-Verbindungen in Frankreich bzw. in Ungarn. Die

Pkw-Verkehr bei gleichzeitiger Zurückgewinnung des öffentlichen Raumes. Der Verkehr in der Stadt ist letztlich nur dann sozial, wenn er ein öffentlicher ist. Auf der anderen Seite ist die Raumordnung gefordert, hier entsprechende Strukturen in den Metropolen und der Region zu schaffen. Die Verknüpfung der städtischen Politik und der Regionalpolitik ist dabei ein unverzichtbarer

Straßenverkehr: Keine Kostendeckung

Der österreichweite Kostendeckungsgrad des Straßenverkehrs auf Landes- und Gemeindestraßen liegt laut Wegekostenrechnung des Verkehrsministeriums bei 18 Prozent. www.bmvit.gv.at/bilder/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/viz2011.jpg



trifft klassischerweise auf zahlreiche Stadtregionen, etwa in Salzburg, Graz, Wien und Linz zu. Diesem Manko wird zum Teil durch Investitionen entgegen gewirkt. Bei zahlreichen Projekten wie der Schleife Ebenfurth, dem Nordast in Salzburg, dem Marchegger Ast, der Wiener Verbindungsbahn und der Attraktivierung der Nordbahn ist aber die Finanzierung nicht sichergestellt. Unklar ist auch, welche Ersatzinfrastrukturen für die völlig ausgelastete Wiener Schnellbahnstammstrecke vorgesehen sind. Ein „Entflechten“ der Verkehre wird nur kurzfristig Abhilfe schaffen.

Öffentlicher Raum

Durch den Personenzuwachs in den Metropolregionen und der damit einhergehenden Verdichtung werden auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum größer. Dieser ist allerdings inhomogen aufgeteilt. Vom öffentlichen Straßenraum beansprucht der Autoverkehr laut Verkehrsclub Österreich rund 80 Prozent und das obwohl nur 29 Prozent der WienerInnen mit dem Auto fahren und 40 Prozent der Haushalte gar kein Auto besitzen. Dadurch entsteht eine enorme Schieflage, insbesondere auch deshalb, da der Straßenverkehr österreichweit die von ihm verursachten Kosten nur zu einem Drittel trägt. Wie eingangs erwähnt, führt eine weitere Unterstützung des Straßenverkehrs sowohl aus gesundheitlicher (Lärm, Schadstoffe, Überhitzung der Stadt durch Versiegelung) als auch aus räumlicher Sicht (Platzbedarf) unweigerlich ins Fiasko. Hinzu kommen soziale Fragen wie die Leistbarkeit eines eigenen Pkw und Ausschluss vom Zugang zum Pkw (körperliche und geistige Eignung).

Eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs wird zwangsläufig zu Konflikten mit dem Pkw-Verkehr führen. Hier muss letztlich die Politik entscheiden, ob sie einen schrankenlosen, „automobilen“ (Waren-)Verkehr bevorzugt, oder aber ob sie der Sozial-, Umwelt-, Generationen- und Gesundheitspolitik den Vorrang einräumt. □

Schieflage im Speckgürtel: Während lediglich ein Drittel der Wienerinnen und Wiener mit dem Pkw fahren, sind im die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr fast 70 Prozent der Personen mit dem Pkw unterwegs. Ein Indiz mehr dafür, dass die Verkehrspolitik der Stadt das Umland als Verkehrsquelle stärker berücksichtigen muss.



AK Studie: Enorme Potenziale für die Bahn

In der Ostregion wohnen rund 90 Prozent der PendlerInnen im Umkreis von neun Kilometern zum nächsten Bahnhof, fast zwei Drittel davon müssen sogar nur drei Kilometer zum nächsten Bahnhof überbrücken.

http://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/VerkehrundInfrastruktur/Pendeln_in_der_Ostregion.html



BAHNTEST

ALLES IM TAKT

Neben der Pünktlichkeit und der Schnelligkeit sind gute Anschlüsse den Bahnkunden am wichtigsten, das geht aus dem VCÖ-Bahntest hervor. Voraussetzung dafür ist ein Taktverkehr. Dabei werden auf allen Strecken regelmäßige Intervalle festgelegt und in Knotenbahnhöfen mit anderen Strecken verknüpft. Die Verknüpfungen erfolgen nicht nur auf allen Bahnstrecken, sondern werden auch im Busverkehr durchgeführt. Durchgetaktet werden Fernverkehrsverbindungen und regionale Strecken. Dadurch wird den Fahrgästen ein österreichweites Rundpaket angeboten: Man muss sich nur noch eine Abfahrtszeit und den Takt merken, das Umsteigen wird massiv erleichtert, Anschlüsse sind sichergestellt und die Erreichbarkeit der Region wird verbessert. Von einem österreichweiten Taktverkehr profitieren daher nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Regionen und jene Verkehrsunternehmen, die Interesse an Verbesserungen für ihre Fahrgäste haben.

Genau dieser Taktverkehr ist eines der Erfolgsrezepte des hervorragenden Schweizer Bahnverkehrs. Seit Einführung des Taktverkehrs sind dort die Fahrgastzahlen weitaus stärker gestiegen als in anderen Ländern. Für die Vollendung des österreichweiten Taktverkehrs sind noch einige Investitionen erforderlich. 2025 ist mit der vollen Inbetriebnahme zu rechnen.

Raumbedarf: Auto oder Kind?

Für das Abstellen eines Pkw werden, ohne Zufahrtswege, rund 8 m² benötigt. Jedem Wiener Kind steht 1m² an Flächen auf Spielplätzen zur Verfügung.

Umweltauswirkungen

Die Situation von Umwelt und Verkehr in der Ostregion zeigt eine durchaus gemischte Bilanz. Technologische Verbesserungen stehen einem weitergehenden Wachstum des Straßenverkehrs gegenüber. VON REINHOLD DEUSSNER*

KURZGEFASST

Einerseits ist in Österreich die Belastung durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten durch zahlreiche Maßnahmen deutlich verringert worden, indem die Fahrzeugtechnologie verbessert und die Qualität der Treibstoffe erhöht wurde. Andererseits haben sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr auf der Straße stark zugenommen. Verschärft wurde dies durch einen Trend zu leistungsstärkeren und schwereren Fahrzeugen sowie zu Diesel-Pkw.

Gesundheitsgefährdend sind vor allem Stickoxyde (NO_x) der Lkw und der Diesel-Pkw. Trotz Fortschritten in der Filtertechnik (kontinuierliche Verschärfung der EURO-Abgasnormen) ist beim Dieselantrieb der tatsächliche Ausstoß von NO_x nach wie vor sehr hoch. Zwischen den von der Typprüfung zu erwartenden Emissionen und den tatsächlich im Realbetrieb auftretenden Emissionen ist eine deutliche Diskrepanz festzustellen. Die Einführung neuer Emissionsstandards bei Pkw hat in den letzten 20 Jahren demgegenüber kaum zu einer Verbesserung des realen Emissionsverhaltens bei NO_x geführt. Die Emissionsfaktoren zeigen von Euro 0 bis Euro 5, je nach Fahrsituation, teils sogar Zunahmen – und dies obwohl die Emissionsgrenzwerte massiv reduziert wurden. Grund hierfür sind die sogenannten „Off Cycle Emissions“, somit Emissionen aus Fahrsituationen, welche im realen Fahrbetrieb auftreten, jedoch vom gesetzlich vorgeschriebenen Testzyklus für die Fahrzeuge nicht abgedeckt werden.

Zusätzlich hat sich bei den NO_2 -Emissionen und damit bei der Belastung der Umgebungsluft mit dem Reizgas NO_2 ein weiterer Trend negativ bemerkbar gemacht, deren direkte Emissionen in der Gesamtflotte somit deutlich zugenommen haben. Wurden im Jahr 2000 noch etwa acht Prozent der NO_x -Emissionen in Form von NO_2 emittiert, so waren es 2013 schon etwa 30 Prozent. Die Belastung mit NO_2 nimmt somit speziell an verkehrsnahen Standorten überproportional stark zu.

Umweltsituation

Das Umweltbundesamt stellt in seinem Jahresbericht der Luftgütemessungen in Österreich 2013 fest, dass viele Umweltqualitätsziele in den Bereichen Luft und Lärm in vielen Gebieten in Österreich nicht eingehalten werden. So wird der Grenzwert des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) für den Jahresmittelwert von NO_2 großflächig in Wien, aber auch in weiteren städtischen Gebieten



*Mag. Reinhold Deußner, Studium der Geographie, Studienzweig Raumforschung und Raumordnung an der Universität Wien. Verkehrsplanung am Österreichischen Institut für Raumplanung. www.oir.at



Luft- und Lärmgrenzwerte werden in vielen Gebieten überschritten

36 bzw. 43 % der WienerInnen leben in Gebieten, wo der Straßenverkehrslärm den Grenzwert von 55db/Tag bzw. 45db/Nacht überschreitet.

sowie entlang von Autobahnen, überschritten. Hauptverursacher der erhöhten NO₂-Belastung ist der Straßenverkehr, hier besonders Dieselfahrzeuge. Aber auch die nationalen Emissionshöchstmenge für NO_x, die zur Verringerung der Versauerung und der Eutrophierung von Ökosystemen sowie der Belastung durch Ozon festgelegt wurden, werden in Österreich deutlich überschritten.

Der positive Ausblick: Mit der jüngsten Abgasnorm (Euro 6-Fahrzeuge) wird erstmals eine deutliche Absenkung der realen Fahrzeugemissionen erwartet. Bis zur weitgehenden Erneuerung der Flotte werden allerdings noch einige Jahre vergehen, weil das Durchschnittsalter der Pkw 10 Jahre beträgt.

Schließlich ist auch der Verkehrslärm nach wie vor ein Problem für die Gesundheit vieler Menschen.

In Wien leben laut Umgebungsärm-Aktionsplan Österreich 2013 knapp 36 Prozent der Bevölkerung in Bereichen, in denen im Straßenverkehr der Grenzwert von 55db bei Tag und 43 Prozent, bei denen der Grenzwert von 45db bei Nacht nicht eingehalten wird.

Die Emissionen von CO₂ sind als Treibhausgas einer der wichtigsten Gründe für die Klimaerwärmung. Der Verkehrssektor trägt in Österreich gemäß Treibhausgas-Bilanz 2013 des Umweltbundesamtes mit 27 Prozent zu den Treibhausgas-Emissionen bei, Tendenz leicht steigend. Damit steht die Entwicklung der CO₂-Emissionen in deutlichem Gegensatz zur umweltpolitischen Zielsetzung Österreichs, die Treibhausgas-Emissionen bis 2020 (bezogen auf 2005) um 16 Prozent zu reduzieren.

Auch bei CO₂ ist der Ausblick jedoch besser als die aktuelle Situation. Die

europäische Automobilindustrie wurde verpflichtet, den durchschnittlichen Flottenverbrauch an CO₂ (vor allem durch geringeren Treibstoffverbrauch) deutlich zu reduzieren. So sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei den Neuzulassungen seit 2008 von 158 g/km auf 131 g/km im Jahr 2013 gesunken. Auf Grund der Lebensdauer der Pkw wird sich auch bei den CO₂-Emissionen diese Senkung erst längerfristig spürbar auswirken, so das CO₂-Monitoring Pkw des Umweltbundesamtes.

Verkehrswachstum

Gegenüber dem stürmischen Wachstum der 2000er Jahre, das das Verkehrsaufkommen in der Ostregion massiv gesteigert hat, ist seit der Finanzkrise nicht nur die Wirtschaft, sondern auch der Straßenverkehr nur mehr moderat gewachsen. Während allerdings der Straßengüterverkehr in der Ostregion derzeit das Niveau vor der Krise (2008) noch nicht ganz erreicht hat, liegt der Pkw-Verkehr laut Auswertung der Dauerzählstellen der ASFINAG rund sechs Prozent über diesem Jahr. Ausnahme ist der Güterverkehr an Österreichs Ostgrenze. Im Ostverkehr hat das Gütervolumen auch in den letzten Jahren weiter zugenommen, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene (siehe Grafik Seite 20).

Im Personenverkehr war die Verkehrsentwicklung schwächer als im Güterverkehr. Probleme liegen hier eher im hohen Anteil der privaten Pkw (motorisierter Individualverkehr – MIV). Da der öffentliche Verkehr in Summe weit geringere Schadstoffemissionen als der MIV verursacht, ist die Verkehrsmittelwahl (der Modal Split) demnach höchst umweltrelevant. Im Vergleich des Modal Split der Bundesländer schneidet Wien deutlich besser ab. →



Plattform „Saubere Luft“

Emissionen von Kfz im Realbetrieb – HBEFA 3.2., M. Rexeis, S. Hausberger; TU Graz. In: Weniger ist mehr! Was bringen Tempolimits? Tagungsband. Umweltbundesamt, Wien 2015. www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/DP145.pdf

Schwerpunkt Wachsende Ostregion

→ Der Anteil der Wiener Bevölkerung im Umweltverbund, das ist die Summe aus zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlichem Verkehr (ÖV), hat sich in den letzten Jahren von 66 Prozent auf beachtliche 75 Prozent erhöht. Die letzte verfügbare Erhebung aus Niederösterreich zeigt einen Anteil des Umweltverbunds von lediglich 36 Prozent; 64 Prozent nutzen den Pkw (Daten jeweils Werktag).

Wirkungen von Maßnahmen

Erfreulich ist, dass der Schienenpersonenverkehr in Österreich in den letzten



Der Straßengüterverkehr an der Ostgrenze nimmt stark zu

Jahren stärker als bisher zugenommen hat (von 2008 bis 2014 um 16 Prozent). Einen wesentlichen Anteil an den Steigerungen hat der Ausbau der Schiene der letzten Jahre. Mit der Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke Ende 2012, die eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit und mehr Angebot brachte,

haben die Fahrgastzahlen um 45 Prozent zugenommen (Bestandsstrecke und neue Westbahnstrecke zusammen, 2008 – 2014), während gleichzeitig der Straßenverkehr auf der A1 leicht abgenommen hat. In Wien haben die verbilligte Netzkarte und der ÖV-Ausbau den Anteil des ÖV deutlich steigern können. Alleine mit der U2-Verlängerung in den 22. Bezirk nahmen die ÖV-Nutzer im 22. Wiener Gemeindebezirk in nur einem Jahr um 20 Prozent zu.

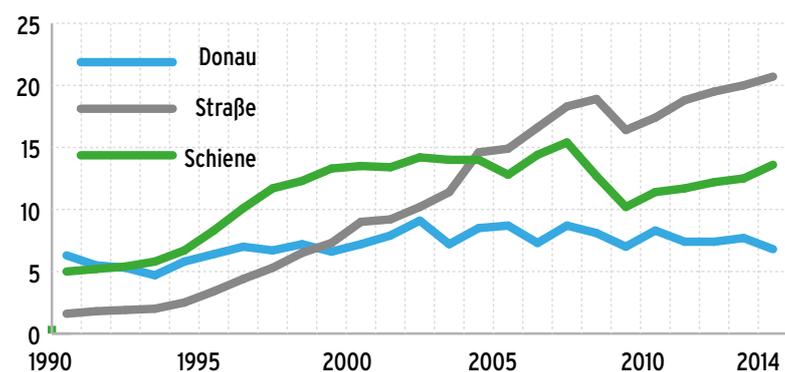
Nicht nur die Attraktivierung des ÖV, sondern auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen haben zu diesem Erfolg beigetragen: die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die westlichen Gemeindebezirke Wiens, die Schaffung von mehr Raum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, wie z.B. die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße. Unterstützt wird diese Entwicklung durch einen Wertewandel, insbesondere bei jungen Menschen im urbanen Bereich, für die der Besitz eines eigenen Pkw nicht mehr zum Standard gehört.

Allerdings ist die Ausgangslage für einen hohen Anteil des Umweltverbunds in der Stadt deutlich günstiger als in der ländlichen Region. Vor allem ist die Abhängigkeit der Verkehrsmittelnutzung von der Siedlungsdichte enorm. Hohe

DONAU KORRIDOR OSTGRENZE

GÜTERVERKEHRS AUFGKOMMEN

Grenzüberschreitendes Güterverkehrsaufkommen im Donaukorridor (Ostgrenze) in Millionen Tonnen pro Jahr.



Der Güterverkehr in Österreich nimmt weiter stark zu. Nach der Finanzkrise 2009 zum Teil stark eingebrochen, hat der Güterverkehr im Donaukorridor an der österreichischen Ostgrenze wieder deutlich zugenommen. Während jedoch das Aufkommen des Eisenbahngüterverkehrs noch deutlich unter dem

Niveau vor der Krise ist (minus 16 Prozent gegenüber dem Jahr 2008), liegt es im Straßengüterverkehr (Donaukorridor) mit zehn Prozent deutlich darüber. Anders als beim grenzüberschreitenden Verkehr, hat der Straßengüterverkehr der gesamten Ostregion sein Vorkrisenniveau noch nicht erreicht.

QUELLE: ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG (ÖIR), GÜTERVERKEHR IN KORRIDOREN 2014.

Siedlungsdichten verringern die Distanzen, erleichtern die Nahversorgung, ermöglichen ein dichtes ÖV-Angebot und erschweren den Gebrauch des Pkw, weil wenig Parkraum zur Verfügung steht. Hohe Siedlungsdichten sind damit gut für das zu Fuß gehen, das Radfahren und die Nutzung des ÖV. Niedrige Dichten wie in Einfamilienhausgebieten fördern hingegen den Pkw-Gebrauch. Hier wäre ein Bereich für die Raumplanung, stärker als bisher einzugreifen: den Ausbau von Einkaufszentren auf der grünen Wiese zu unterbinden, die Nahversorgung zu stärken und mit Wohnbaugeländern nur mehr dichte Siedlungsformen zu fördern.

Die Reduzierung von Straßenverkehr in der Stadt hat auch eine soziale Komponente. BewohnerInnen an Hauptverkehrswegen in der Stadt sind auf Grund ihrer geringen Einkommen oft gezwungen, in unattraktiven Lagen zu wohnen. Während diese BewohnerInnen in hohen Siedlungsdichten wohnen und damit selber wenig Emissionen verursachen, leiden sie vor allem an jenem Verkehr, der zu einem hohen Anteil von BewohnerInnen des Stadtrands und der ländlichen Region verursacht werden.

In diesem Licht erscheint es an der Zeit, die Förderung von Wohnraum stärker an Mindestanforderungen an Lage und Dichte zu knüpfen. Auch die stärkere Besteuerung des knappen Guts Umwelt kann die Umweltsituation wesentlich verbessern und langfristig eine ressourcenschonende und sozial gerechtere Gesellschaft ermöglichen. □

Seit Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke (2012) nahmen die Fahrgastzahlen um 45 Prozent zu, gleichzeitig hat der Straßenverkehr auf der A1 leicht abgenommen.

INTERVIEW MIT DER RAUMPLANERIN WIEBKE UNBEHAUN

UNSELBSTÄNDIGE MOBILITÄT

Ein Hauptargument für die häufig zu bemerkende unselbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist oft, dass der Straßenverkehr zu gefährlich sei und diese deswegen mit dem Auto durch die Gegend gefahren werden müssten. Wo liegen die Probleme?

Kinder werden sehr oft mit dem Auto zur Schule oder Freizeitveranstaltung gebracht. Warum?

Unbehaun: Die Gründe sind vielschichtig. Im ländlichen Raum fehlt häufig die Abstimmung zwischen Schulanfangs- und -endzeiten und der Busankunfts- und -abfahrtszeiten. Häufig ist die Beaufsichtigung vor Schulbeginn ungeklärt, ebenso wie die „last-mile“ zwischen Wohnung und Haltestelle. Zum Teil fehlt es an Fuß- und Radwegen, auf denen Kinder selbständig und sicher unterwegs sein können, und die Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr entspricht nicht den Zielen und Zeiten der Freizeitaktivitäten. Nicht selten werden Fahrzeiten gegen Familienzeiten aufgerechnet. Dann stellt das Auto eine sichere und flexible Alternative zu Verkehrsrisiken, festen Abfahrts- und längeren Fahrzeiten dar.

Wer erledigt meist diese Wege mit den Kindern?

Unbehaun: Frauen haben signifikant mehr Bring- und Holwege als Männer. Die Wege von Personen, die für das Hinbringen und Abholen verantwortlich sind, sind zahlreicher und werden je nach Verkehrsangebot in vielfältiger Form zurückgelegt. Während im großstädtischen Umfeld für Bring- und Holwege unterschiedliche Verkehrsmittel wie Zufußgehen, Radfahren und der öffentlichen Verkehr genutzt werden, dominiert im ländlichen Raum das Auto. Häufig steht das Auto der betreuenden Person zur Verfügung. Nicht selten übernimmt diese nicht nur das Holen und Bringen der Kinder, sondern

auch das von anderen erwachsenen Haushaltsmitgliedern.

Die MitfahrerInnen von heute sind die SelbstfahrerInnen von morgen. Kann gut gemeinte Hilfe ein Nachteil sein?

Unbehaun: Aus Angst vor Verkehrsunfällen und Gründen der Alltagsoptimierung legen immer weniger Kinder ihre Wege unabhängig von ihren Eltern zurück. Fehlende Übung kann zu späterer Unsicherheit im Straßenverkehr führen. Aktive eigenständige Mobilität schafft Selbstbewusstsein, senkt das Risiko für motorische Defizite und unterstützt die Selbstständigkeit und Kontaktfähigkeit der Kinder. Das Mobilitätsverhalten der Eltern bestimmt nicht nur direkt das Mobilitätsverhalten der Kinder, sondern beeinflusst nachhaltig deren spätere Verkehrsmittelwahl.

Was kann man Kindern mitgeben, damit sich Eltern sicherer fühlen?

Unbehaun: Autonome Mobilität schafft Selbstbewusstsein. Eltern sollten den natürlichen Bewegungsdrang und Wunsch nach Eigenständigkeit unterstützen und mit ihrem Kind gemeinsam schauen, was alleine bewältigt werden kann. Sichere Wege können gemeinsam ausgewählt und geübt werden. In kurzen Merksätzen können Verhaltensregeln für einzelne Verkehrssituationen leicht abrufbar umschrieben werden. Wenn es dann losgeht, sollte genügend Zeit für den Weg eingeplant werden.

www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/sichererschulweg.pdf



*Dipl.-Ing. in **Wiebke Unbehaun** ist Raumplanerin und Senior Scientist am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien. Ihre fachlichen Schwerpunkte sind Mobilitätsforschung und nachhaltiges Mobilitätsmanagement.

Wenn es um Gifte in der landwirtschaftlichen Produktion geht, denken viele an die Gefahr, die diese dann in den Nahrungsmitteln darstellen. Viel unmittelbarer stellen sie aber ein Risiko für diejenigen dar, die sie anwenden: Landwirte und Beschäftigte in der Land- und Forstwirtschaft.

VON CHRISTOPH STREISSLER *

Gefahrstoffe in der Landwirtschaft

KURZGEFASST

Auch Menschen, die in der Land- und Forstwirtschaft tätig sind, sollen vor gefährlichen Chemikalien geschützt werden. Aber die Vielfalt an Stoffen einerseits, die unterschiedlichen rechtlichen Situationen der Arbeitenden andererseits machen diese Aufgabe recht schwierig.

Das Spektrum an gefährlichen Chemikalien, die in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden, ist sehr breit. Es geht weit über die chemischen Pflanzenschutzmittel hinaus, an die wohl viele zuerst denken, wenn von Giften in der Landwirtschaft die Rede ist. Neben den Pflanzenschutzmitteln (Pestiziden) im engeren Sinn werden Mittel zur Bekämpfung von Schadorganismen eingesetzt (sogenannte Biozide) – beispielsweise Vorratsschutzmittel, Desinfektionsmittel, Holzschutzmittel –, aber auch Reinigungsmittel, Lösungsmittel und viele andere. Auch Tierarzneimittel sind nicht immer harmlos. Dazu kommen noch Arbeitsstoffe, die nicht absichtlich eingesetzt werden, aber im Zuge der Arbeit entstehen, und die sehr gefährlich sein können. Im landwirtschaftlichen Bereich sind hier zum Beispiel Gär- und Faulgase zu nennen, aber auch Stäube aus unterschiedlichsten Quellen.

Diese vielfältigen Chemikalien können zu Unfällen führen, etwa durch Verbrennung, Verätzung

oder Vergiftung; aber sie können auch langfristig Schäden verursachen. Manche Krankheiten, die als Folge einer Aufnahme solcher Chemikalien entstehen, zeigen sich erst mit großer Verzögerung. In vielen Fällen ist die Exposition – also die Aufnahme des chemischen Stoffes in den Körper durch die Atemluft oder über die Haut – so lange her, dass sie als wahre Ursache einer aufgetretenen Erkrankung unbemerkt bleibt. Das gilt zum Beispiel für Krebserkrankungen, die oft erst mit einer Verzögerung (einer sogenannten Latenzzeit) von mehreren Jahren auftreten, aber auch für die Verminderung der Fortpflanzungsfähigkeit oder für Allergien.

Krebserkrankungen

Viele Untersuchungen gibt es über den Zusammenhang zwischen dem Umgang mit Pflanzenschutzmitteln und dem Auftreten von Krebserkrankungen. In Frankreich, dem Land mit der größten landwirtschaftlichen Fläche in der EU-28, wird zu diesem Thema

besonders viel geforscht. Eine Zusammenstellung des Forschungsinstituts Inserm (Institut national de la santé et de la recherche médicale) aus 2013 trug alle wissenschaftlichen Studien zusammen, die es zu Gesundheitsschäden durch Pestizide gibt, und wertete sie gemeinsam aus.

Diese Analysen zeigen unter anderem, dass bei mehreren Typen von Krebserkrankungen – etwa bei Non-Hodgkin-Lymphomen und bei Prostata-Krebs – signifikante Zusammenhänge mit der beruflichen Exposition gegenüber Pestiziden und einer erhöhten Wahrscheinlichkeit der Erkrankung bestehen.

Neben den Krebserkrankungen untersuchte Inserm aber auch Studien zu einer Vielzahl anderer Erkrankungen. So zeigt sich etwa, dass die Wahrscheinlichkeit, an Parkinson zu erkranken, durch die Exposition gegenüber Pestiziden steigt. Auch Entwicklungsschäden an Embryos treten häufiger auf, wenn die Mutter Pflanzenschutzmitteln ausgesetzt war. Nachgewiesen



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

Unfallanalyse und Prävention

Die Broschüre „Gefahrstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“, herausgegeben von der Sozialversicherung der Bauern (www.svb.at), enthält weiterführende Informationen, besonders zu akuten Gefahren durch Chemikalien.



Die Gesundheitsbelastungen in der Landwirtschaft sind sehr vielfältig

WER BERUFLICH PESTIZIDEN AUSGESETZT IST, HAT EINE ERHÖHTE WAHRSCHEINLICHKEIT AN KREBS ZU ERKRANKEN.

ist etwa, dass Organophosphate zu Nervenschäden bei Embryos führen können.

Einige der Ergebnisse in der Insekt-Studie gehen auf Langfristprojekte zurück, bei denen eine große Gruppe von Landwirten über viele Jahre medizinisch überwacht wird (sogenannte Kohorten-Studien). Doch derartige Studien erfassen nicht alle in der Landwirtschaft tätigen Personen. Um einen besseren Schutz der Menschen, die mit Chemikalien umgehen, vor deren Gefahren zu gewährleisten, wäre es wünschenswert zu wissen, mit welchen Stoffen jemand im Lauf des bisherigen Arbeitslebens Kontakt hatte und in welchem Ausmaß die Person die betreffenden Chemikalien möglicherweise aufgenommen hat. Ansätze dazu gibt es in einigen Staaten bezüglich der Exposition gegenüber krebserzeugenden Arbeitsstoffen.

Doch schon bei relativ einheitlichen Industriearbeitsplätzen stünde die Idee, alle Beschäftigten über lange Jahre bezüglich ihrer Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen zu überwachen, vor großen Schwierigkeiten. Erst recht gilt dies in der Landwirtschaft. Denn zum einen sind die chemischen Stoffe, die in der Landwirtschaft eingesetzt werden, besonders vielfältig. Zum anderen sind die Beschäftigungsverhältnisse in der Landwirtschaft sehr variabel: Neben den BetriebsinhaberInnen arbeiten Familienmitglieder – einschließlich der Kinder und der PensionistInnen –, und zwar in teils sehr unterschiedlichen Ausmaßen. Daneben kommen unselbständig Beschäftigte zum Einsatz, einige davon dauerhaft, eine große Zahl aber nur saisonal. Viele der saisonalen Arbeitskräfte arbeiten als ErntehelferInnen hintereinander in

unterschiedlichen Betrieben. Eine arbeitsrechtliche Besonderheit in Österreich stellt eine zusätzliche Hürde für ein einheitliches Programm der Aufklärung und Prävention bei den Beschäftigten in diesem Sektor dar: Die Gesetzgebung bezüglich des Arbeitsrechts und des ArbeitnehmerInnenschutzes der

unselbständig Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft ist Ländersache, während sie für alle anderen Sektoren vom Bund einheitlich geregelt ist.

Unterschiedlicher Schutz

Das bedeutet, dass es unter anderem neben dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) des Bundes noch neun Gesetze der Länder gibt, die vergleichbare Regeln für die ArbeitnehmerInnen in der Land- und Forstwirtschaft enthalten: die sogenannten Landarbeitsordnungen.

Den Großteil der Arbeitskräfte in der Landwirtschaft in Österreich stellen freilich weiterhin die selbständig tätigen Bauern und Bäuerinnen und ihre Familienangehörigen: 2010 betrug ihr Anteil an der Gesamtzahl der Personen, die in der Land- und Forstwirtschaft tätig sind, etwa 85 Prozent. Die restlichen 15 Prozent sind unselbständig Beschäftigte.

Für diese zwei Gruppen sind unterschiedliche Sozialversicherungsträger zuständig: →

CHEMIKALIEN IN DER LANDWIRTSCHAFT

EXPOSITIONSSCHUTZ

Die im ArbeitnehmerInnenschutz gebräuchlichen Grenzwerte beziehen sich auf die Konzentration in der Atemluft. In der Landwirtschaft ist der wichtigste Weg der Aufnahme von gefährlichen Chemikalien in den Körper aber meist die Haut. Man spricht von der „dermalen Exposition“. Bei vielen Tätigkeiten können schon die richtigen Schutzhandschuhe einen wirksamen Schutz gegen chemische Stoffe bewirken. Voraussetzung ist natürlich, dass die Arbeitskräfte sich bewusst sind, dass bestimmte Vorgänge – etwa Arbeiten mit heißen Flüssigkeiten, Umfüllen von Pflanzenschutzmitteln, Warten von Ausbringungsgewittern – mit Gefahren verbunden sind.

Konvention von Stockholm

Einige Pestizide, die in der Umwelt besonders langlebig sind, die sogenannten POPs (Persistent Organic Pollutants), sind mittlerweile durch die Konvention von Stockholm verboten oder stark eingeschränkt. <http://chm.pops.int/default.aspx>

→ Während die selbständigen Landwirte in der Sozialversicherung der Bauern u.a. kranken- und unfallversichert sind, ist für die Krankenversicherung der Landarbeiter die jeweilige Gebietskrankenkasse zuständig, für deren Unfallversicherung die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA). Dementsprechend sind auch Präventionsprogramme der Unfallversicherungsträger unterschiedlich.

Wie der Name sagt, gelten die Bestimmungen zum ArbeitnehmerInnenschutz nur für ArbeitnehmerInnen – also nicht für Selbständige. Im Zusammenhang mit Chemikalien hat dies zur Folge, dass etwa Vorschriften über die Einhaltung von Arbeitsplatzgrenzwerten, über die Unterweisung der ArbeitnehmerInnen bis hin zu den Bestimmungen über persönliche Schutzausrüstung und über Beschäftigungsverbote nur für die 15 Prozent unselbständig Beschäftigten greifen.

Das heißt aber nicht, dass der verbleibende Teil – die 85 Prozent selbständig Tätigen – im gesetzesfreien Raum arbeiten. Auch sie haben etwa beim Umgang mit gefährlichen Stoffen Schutzmaßnahmen einzuhalten, vor allem diejenigen, die gemäß der REACH-Verordnung der EU im Sicherheitsdatenblatt angeführt sind. Für den Umgang mit



Nicht nur Gefahrstoffe, auch Geräte und Gegenstände verursachen Unfälle

Pflanzenschutzmitteln gelten wegen der verfassungsmäßigen Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern neun verschiedene Landes-Pflanzenschutzmittelgesetze, die etwa allgemeine Verwendungsbestimmungen und Ausbildungserfordernisse regeln. Welche Pflanzenschutzmittel überhaupt

auf den Markt kommen dürfen, ist mittlerweile durch eine EU-Verordnung geregelt, also durch einen Rechtsakt, der in allen Mitgliedstaaten unmittelbar anzuwenden ist.

Die Belastungen für die Gesundheit in der Landwirtschaft sind sehr vielfältig. Die Exposition gegenüber Chemikalien ist

nur ein Faktor neben mehreren, die Schäden und Krankheiten hervorrufen können. Je nach Tätigkeit und Sektor kommen etwa Infektionskrankheiten, Erkrankungen des Bewegungsapparats, Unfälle durch Geräte oder Gegenstände sowie durch Tiere dazu. Die in der Landwirtschaft tätigen Männer und Frauen sind

ILO-ÜBEREINKOMMEN 184

ARBEITSSCHUTZ IN DER LANDWIRTSCHAFT

Die ILO, die Internationale Arbeitsorganisation der UNO (<http://www.ilo.org>), hat schon in den Sechziger und Siebziger Jahren Leitlinien für die Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit in der Land- und Forstwirtschaft herausgegeben. Weltweit arbeitet etwa die Hälfte der Menschen in diesem Bereich, entsprechend hoch ist dort daher auch die Zahl der Unfälle und Erkrankungen.

Mit dem Übereinkommen 184 über den Arbeitsschutz in der Landwirtschaft hat die ILO im Jahr 2001 ein Instrument geschaffen, das die unterzeichnenden Staaten anhält, „eine in sich geschlossene innerstaatliche Politik auf dem Gebiet des



Arbeitsschutzes in der Landwirtschaft festzulegen, durchzuführen und regelmäßig zu überprüfen.“ Eine Reihe von Bestimmungen – etwa über die Festlegung der Rechte und Pflichten der Arbeitneh-

merInnen und über die Aufsicht und den Vollzug der Vorschriften – konkretisiert diese Zielsetzung. Zu den einzelnen Regelungsbereichen, unter anderem zu chemischen Stoffen, sind die jeweiligen Schutz-

maßnahmen kurz beschrieben, die die Mitglieder erlassen müssen.

Wie viele ILO-Konventionen leidet auch diese daran, dass bisher sehr wenige Länder sie unterzeichnet haben. Auch Österreich ist noch säumig.



Der einstige „ideale Wirkstoff“ Glyphosat wird zusehends kritisch gesehen

die Berufsgruppe in Österreich, die ihren Gesundheitszustand subjektiv am schlechtesten einschätzt. Von allen Frauen leiden die in der Landwirtschaft tätigen am ehesten an chronischen Erkrankungen. Diese Ergebnisse der Statistik Austria sind ein Auftrag zur Verbesserung der Situation. Die Verbesserung der Kenntnisse und des Bewusstseins für die kurzfristigen und die langfristigen Gefahren der Stoffe kann beitragen, dass die Sorgfalt beim Umgang mit Chemikalien steigt und die Exposition verringert wird. Derartige Maßnahmen müssen bei den selbständigen Landwirten, aber auch bei den unselbständig, teilweise prekär Beschäftigten greifen. □

70 Prozent achten etwa beim Kauf von Schutzhandschuhen nicht auf einen Sicherheitshinweis (Piktogramm), überprüfen somit nicht dessen Eignung.

GLYPHOSAT

DER FALL EINES STARS

Glyphosat ist mengenmäßig der am meisten eingesetzte Wirkstoff von Unkrautvernichtungsmitteln (Herbiziden). Da es ein sehr breites Wirkungsspektrum bei gleichzeitig geringer Giftigkeit für Tiere hat, galt es lange Zeit als praktisch idealer Wirkstoff. Entwickelt wurde es von Monsanto, einem US-amerikanischen Agrochemikalien- und Biotechnologiekonzern, der die Herbizide unter dem Namen „Roundup“ vermarktet. Doch in letzter Zeit wird Glyphosat zusehends kritisch gesehen. Zum einen werden zunehmend Resistenzen gegen Glyphosat bei Unkräutern beobachtet, so dass der Stoff seine Wirksamkeit einbüßt. Zum anderen erregte zuletzt die Frage viel Aufsehen, ob Glyphosat krebserzeugend sei. Die Internationale Krebsforschungsagentur (International Agency for Research on Cancer, IARC), eine Zweigorganisation der Weltgesundheitsorganisation WHO, entschied aufgrund der verfügbaren wissenschaftlichen Untersu-

chungen Anfang 2015, dass Glyphosat als „wahrscheinlich krebserzeugend beim Menschen“ einzustufen sei. Es hatten sich in eingeschränktem Umfang Häufungen von Non-Hodgkin-Lymphomen bei Personen gezeigt, die in der Vergangenheit beruflich mit Glyphosat zu tun gehabt hatten. Im Gegensatz dazu war das deutsche Institut für Risikobewertung 2013 zum Schluss gekommen, dass keine Veranlassung für eine Einstufung des Stoffes als krebserzeugend bestehe. Die Einstufung ist derzeit somit Gegenstand von Kontroversen, die auf wissenschaftlicher Ebene ausgetragen werden. Im Hintergrund geht es aber um massive wirtschaftliche Interessen. Jedenfalls sollte hier das Vorsorgeprinzip angewendet werden: Nicht auf die endgültige wissenschaftliche Gewissheit warten, sondern im Zweifel vorsorgend handeln. Solange Glyphosat verwendet werden darf, heißt das: Exposition minimieren!

Biologische Landwirtschaft

In Österreich werden etwa 19 Prozent der landwirtschaftlichen Fläche biologisch bewirtschaftet. Dadurch können manche Chemikalien vermieden werden.

Mit der neuen Schlichtungsstelle für Beschwerden von Flug- und Fahrgästen wurde noch rechtzeitig vor der heurigen Hauptreisezeit eine wichtige Verbesserung umgesetzt. Jetzt können alle, die per Bahn, Bus, Flugzeug oder Schiff unterwegs sind, bei Problemen die Hilfe einer Schlichtungsstelle in Anspruch nehmen. **VON DORIS UNFRIED***

Die neue Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte

KURZGEFASST

Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (APF) bietet für Fahrgäste kostenlose Hilfe und ist ein wichtiger Schritt für mehr Konsumentenschutz im Reiseverkehr. Sie befindet sich in 1060 Wien, Linke Wienzeile 4/1/6 und kann telefonisch, per Post, E-Mail oder online unter www.apf.gv.at erreicht werden.

Seit 1. Juli 2015 gibt es die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte APF als einheitliche Anlaufstelle, wenn Passagiere Probleme mit einem Beförderungsunternehmen haben. Die neue Agentur ist bei der Schienen-Control GmbH SCG eingerichtet. Bisher gab es eine solche Schlichtungsstelle nur für BahnkundInnen, neu jetzt auch für Bus- und Schiffspassagiere. Für Flugreisende wurde die bestehende Stelle im Verkehrsministerium ebenfalls der SCG zugeordnet. Finanziert wird ihre Tätigkeit durch Beiträge der Unternehmen in Höhe von pauschal 78 Euro für jedes sie betreffende Schlichtungsverfahren. Für die Passagiere und Fahrgäste ist die Hilfe kostenlos. Und die Agentur selbst wird bei schätzungsweise 3.000 Schlichtungsfällen im Jahr ihre Expertise gebündelt im Sinne der KonsumentInnen nutzen können. Das ist ein wichtiger Schritt für mehr Konsumentenschutz im Reiseverkehr.

Zuerst muss allerdings jeder Reisende von sich aus versu-

chen, das konkrete Problem mit dem jeweiligen Unternehmen zu lösen. Erst wenn es dabei zu keiner befriedigenden Lösung kommt, kann der Fall bei der Agentur eingebracht werden und es wird gegebenenfalls ein Schlichtungsverfahren eingeleitet.

Unterschiede im Passagierrecht

Grundsätzlich unterscheidet sich der Zugang zum Passagierrecht je nach Verkehrsträger. Das ist nicht zuletzt den unterschiedlichen EU-Verordnungen geschuldet. Plus einem in Österreich stark ausgebauten Fahrgastrecht für BahnfahrerInnen, das der Agentur weitreichendere Befugnisse zugesteht als den Passagieren von Schiff, Bus oder Flugzeug. Das Eisenbahnrecht sieht die Möglichkeit vor, Empfehlungen der Agentur im Zuge eines Schlichtungsverfahrens für verbindlich zu erklären. Allen Verkehrsträgern gleich ist die besondere Berücksichtigung der Rechte von Menschen mit

Behinderung und eingeschränkter Mobilität.

Bahnreisende mit mehr als 60 Minuten Verspätung erhalten 25 Prozent, ab 120 Minuten 50 Prozent des Ticketpreises zurück. KundInnen mit einer Jahreskarte erhalten eine Verspätungsentschädigung abhängig vom Pünktlichkeitsgrad, andere ZeitkartenbenutzerInnen bekommen im Verspätungsfall ähnliche Abgeltungen.

Im Busverkehr hat ein Fahrgast ab 120 Minuten Verspätung Anspruch auf eine alternative Beförderung oder die Erstattung des Fahrpreises. Ebenso besteht das Recht auf eine Erstattung und Entschädigung bei Ausfällen bzw. Annullierung von Busfahrten. Die Strecke muss allerdings mindestens 250 Kilometer lang sein und der Großteil der Strecke innerhalb der EU zurückgelegt werden.

Im Schiffsverkehr haben Reisende Anspruch auf eine Entschädigung für Verspätungen, auf Erstattung und Entschädigung bei Ausfällen bzw. Annullierung.



*Mag.^a Doris Unfried ist Betriebswirtin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Fluggastrechte gelten für Flüge aus der EU oder mit EU-Fluglinien

„ DIE NEUE AGENTUR HILFT REISENDEN BEI BESCHWERDEN UND VERSUCHT LANGE RICHTSVERFAHREN ZU VERMEIDEN.

lierung von Schiffsfahrten, wenn der Einschiffungshafen innerhalb der EU liegt, und zwar ab einer Ankunftsverspätung von 60 Minuten 25 Prozent bzw. bei einer doppelt so langen Verspätung 50 Prozent auf den Ticketpreis. Diese Ansprüche bestehen aber nicht für Reisen auf Schiffen, die für die Beförderung von höchstens 12 Fahrgästen zugelassen sind oder die eine Gesamtstrecke von weniger als 500 Meter in eine Richtung zurücklegen.

Voraussetzung für die Rechte von Fluggästen ist, dass der Flug von einem EU-Land ausgegangen ist oder dass die Fluglinie ihren Sitz in der EU hat.

Fluggäste, die Opfer einer Überbuchung oder von einer Flugabsage geworden sind, haben ein Wahlrecht zwischen der vollständigen Rückerstattung des Preises für den nicht konsumierten Teil der Reise oder

auch des gesamten Ticketpreises, wenn der Flug insgesamt zwecklos geworden ist, der schnellstmöglichen anderweitigen Beförderung zum Endziel oder einer Umbuchung zu einem

für sie geeigneten späteren Zeitpunkt. Zusätzlich haben sie Anspruch auf eine Entschädigung zwischen 250 und 600 Euro je nach Länge der Flugstrecke. Dies gilt für alle Flüge, d.h. Linienerflüge, Charterflüge und Pauschalreisen.

Keine Entschädigung gibt es, wenn die Fluggesellschaft zwei Wochen vor dem geplanten Ab-

flugtermin über die Annullierung informiert oder wenn bei späterer Benachrichtigung innerhalb genau bezeichneter Fristen eine zumutbare anderweitige Beförderung angeboten wird. Die Airline braucht auch dann keine Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn die Flugabsage durch außergewöhnliche Umstände bedingt ist, die sich mit zumutbaren Mitteln nicht vermeiden lassen. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat 2008 entschieden, dass technische Probleme nicht von der Zahlung der Entschädigung befreien.

Bei Verspätungen von mehr als zwei Stunden haben Reisende Anspruch auf Mahlzeiten und Erfrischungen und auf eine Hotelunterbringung wenn notwendig. Bei Verspätungen von mehr als fünf Stunden können die Fluggäste vom Vertrag zurücktreten und die vollständige Erstattung des Flugpreises verlangen.

Zusätzlich besteht bei einer Verspätung von drei oder mehr Stunden Anspruch auf eine Entschädigung in der bereits genannten Höhe. □

APF

STREITBEILEGUNGSVERFAHREN

Die von einer Schlichtung betroffenen Verkehrsunternehmen sind gesetzlich verpflichtet, am Streitbeilegungsverfahren der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (APF) teilzunehmen und diese Verfahren auch mitzufinanzieren. Der Kostenbeitrag ist pauschaliert und in gleicher Höhe für jedes einzelne Schlichtungsverfahren festgesetzt und beträgt für das Geschäftsjahr 2015 78 Euro pro Schlichtungsverfahren. Aber noch fehlt es der Agentur an Sanktionsmöglichkeiten, wie sie z.B. durch

die Verhängung von Verwaltungsstrafen möglich wären. Das bedeutet, dass die Agentur zwar eine Beschwerdestelle, aber eben keine Durchsetzungsstelle sein kann. Außerdem wäre es sinnvoll, dass die Agentur nicht nur bei Anrufung durch einen Betroffenen schlichten kann, sondern dass sie auch bei systematischen Missständen zu den Passagierrechten von sich aus tätig werden und notfalls eben auch die Verhängung einer Verwaltungsstrafe durchsetzen kann.



Passagierrechte

Informieren Sie sich über Ihre Rechte als Fahrgast und holen Sie sich bei Problemen auf der Reise Ihr Geld zurück. Die APF kann gezielt weiterhelfen. www.apf.gv.at

Die EU-Umweltpolitik hat mit der Wasserrahmenrichtlinie bereits vor Jahren einen Meilenstein in der Umweltpolitik gesetzt. Es wurde ein Verbesserungsgebot wie auch ein Verschlechterungsverbot für alle Gewässer festgelegt. Es gibt noch einiges zu tun. VON IRIS STRUTZMANN*

Gewässerschutz und Kraftwerksbau

KURZGEFASST

In der Energiestrategie Österreich wurde ein Ausbau der Wasserkraft bis 2015 um 3,5 TWh angestrebt. Niedrige Einspeisetarife bringen neue Projekte ins Stocken. Mit dem zweiten Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan kommen neue Herausforderungen auf die Wasserkraft zu.

Im Juni 2014 wurde die Republik Österreich von der EU-Kommission beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) verklagt. Ursache dafür ist das geplante Laufkraftwerk an der „Schwarzen Sulm“, einem Fluss in der südlichen Steiermark. Nach Ansicht der EU-Kommission verstößt dessen Bau gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), weil dieser zu einer erheblichen Verschlechterung der Wasserqualität des Flusses führt und diese dadurch nicht mehr angemessen geschützt werden kann. Dieser Zubringerfluss der Mur befindet sich laut WRRL in einem so genannten „sehr guten ökologischen Zustand“. Mit dem Kraftwerksbau würde sich diese Bewertung um eine Kategorie verschlechtern, somit künftig nur mehr einen „guten Zustand“ aufweisen.

Hintergrund zur WRRL

Die WRRL (RL 2000/60/EG) verpflichtet die Mitgliedstaaten, alle Grund- und Oberflächengewässer (Flüsse, Seen, Grundwasser, etc.) zu schützen und

zu sanieren, um bis spätestens 2015 einen „guten“ Gewässerzustand zu erreichen, das bedeutet einen Zustand, bei dem die Gewässer möglichst geringe Spuren menschlicher Einflussnahme aufweisen. Zudem treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um zu verhindern, dass sich der Zustand von Oberflächenwasserkörpern verschlechtert. Eine

Ausnahme dieser Anforderung ist nur möglich, wenn das Projekt nachweislich im „überwiegenden öffentlichen Interesse“ ist, wobei alle praktikablen Vorkehrungen getroffen werden müssen, um die negativen Auswirkungen zu mindern. Der Bau von neuen Wasserkraftwerken kann zu einem schlechteren Gewässerzustand führen. Beispielsweise



FOTOS: SCHUH (2)

” NACHHALTIGER AUSBAU DER WASSERKRAFT BERÜCKSICHTIGT ÖKOLOGISCHE ZIELSETZUNGEN IM GEWÄSSERSCHUTZ.



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

kann dadurch die Durchgängigkeit des Flusses beeinträchtigt werden, was eines der Kriterien der WRRL für die Einstufung des Gewässerzustands eines Flusses als „gut“ ist. Österreich setzt diese WRRL im Zuge der Nationalen Gewässerbewirtschaftungspläne (NGP) um.

Wasserkraft in Österreich

Im Jahr 2014 wurden in Österreich insgesamt 68.015 GWh Strom erzeugt, 69 Prozent davon aus Wasserkraft. Dabei werden bereits 68 Prozent des gesamten verfügbaren Wasserkraftpotenzials energiewirtschaftlich genutzt. Für das verbleibende technisch-wirtschaftlich realisierbare Restpotenzial zur Wasserkraftnutzung aus Österreichs Flüssen gibt es verschiedene Studien mit ganz unterschiedlichen Einschätzungen. So gab es auch bei der Erstellung der Energiestrategie Österreich einen ExpertInnenstreit über das zukünftige Ausbaupotenzial der Wasserkraft in Österreich. Als Basis für die Einschätzung dieses Ausbaupotenzials wird zumeist die Studie von Pöyry (2008) herangezogen, in der ein technisches Ausbaupotenzial von 12,8 TWh für Gesamtösterreich berechnet wurde. Dies entspricht rund einem Fünftel des jährlichen Stromverbrauchs Österreichs. Allerdings wurden in dieser Studie die Auswirkungen der WRRL nicht berücksichtigt. Im 2008 verabschiedeten Klima- und Energiepaket der EU hat sich Österreich dazu verpflichtet, den Anteil erneuerbarer Energieträger bis 2020 auf 34 Prozent zu erhöhen. Zur Erreichung dieser Ziele sieht die österreichische Energiestrategie (2009) vor, den Sektor Wasserkraft bis 2015 um 3,5 TWh auszubauen. Die Interessensvertretung „Österreichs Energie“ geht von einem



ÖKOMASTERPLAN STUFE III

SCHUTZ FÜR ÖSTERREICHS FLUSSJUWELE

Die Umweltorganisation World Wide Fund for Nature (WWF) hat in drei Ökomasterstufenplänen das Ausbaupotenzial Österreichs Wasserkraft abgeschätzt. Dem Ökomasterplan III liegen die Ergebnisse einer Studie des Instituts für Hydrobiologie und Gewässermanagement der Universität für Bodenkultur und der e3 consult GmbH zugrunde. Der Ökomasterplan Stufe III liefert aus Sicht des WWF eine gute Grundlage für einen effektiven „Masterplan Wasserkraft“, in dem die Möglichkeiten und Grenzen des weiteren Wasserkraftausbaues in Österreich aus ökologischer und energiewirtschaftlicher Sicht in einer gemeinsamen Studie untersucht werden. Durch eine anschließende Szenarienbildung können erstmalig unterschiedliche Ausbaugrade mit den entsprechenden ökologischen Konsequenzen und energiewirtschaftlichen Implikationen gezeigt und diskutiert werden. Der WWF kommt in seinen Analysen und Bewertungen der ausgewählten energiewirtschaftlichen und ökologischen Kriterien auf ein maximales Ausbaupotenzial der Wasserkraft von 2,3 bis maximal 2,5

TWh Arbeitsvermögen. Die Ergebnisse für die Kleinwasserkraft sind ernüchternd. Obwohl dieser Wirtschaftszweig in der Öffentlichkeit sehr hohes Ansehen als scheinbar saubere, akzeptable Energieform – oft als Alternative zu den Großprojekten propagiert – genießt, muss bei gründlicher Analyse dieses Bild relativiert werden. Die Vielzahl an Kleinst- und Kleinprojekten in Österreich muss sowohl aus energiewirtschaftlicher Sicht als auch aus Gründen des Natur- und Gewässerschutzes kritisch hinterfragt werden. Der weitere Ausbau der Kleinwasserkraft kann aus Klimaschutzsicht nicht argumentiert werden, erbringt sie aus nationaler, strategischer Sicht doch kaum einen nennenswerten Beitrag. Dagegen ist aber durch die große Zahl der Vorhaben ein in Summe massiver Eingriff in die Natur zu erwarten. Viele der Kleinkraftwerke liegen in ökologisch höchst sensiblen Gebieten. Download des Ökomasterplans unter www.wwf.at/de/view/files/download/showDownload/?tool=12&feld=download&sp_rach_connect=2936

Urteil des EuGH zur WRRL

Das Urteil im Falle der Weser in Deutschland ist verfügbar unter: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&jur=C,T,F&num=C-461/13&td=ALL>

„ DERZEIT ENTSPRECHEN 37 PROZENT DER ÖSTERREICHISCHEN FLIESSGEWÄSSER DEM UMWELTZIEL „SEHR GUTER UND GUTER ZUSTAND“ BZW. „GUTES POTENZIAL“.

um künftig die volatile Ökostromerzeugung bei Windkraftwerken ausgleichen zu können.

Moderater Kraftwerksausbau

Die Umsetzung von neuen Kraftwerksprojekten sollte nach umfassenden Prüfungen die zweite Priorität sein. Allerdings sind gegenwärtige Planungen im Stocken, da derzeit die Strompreise niedrig sind. Konnten im Jahr 2008 noch durchschnittlich 55 Euro/MWh am Großhandelsmarkt erzielt werden, sind es bisher im Jahr 2015 im Durchschnitt 35 Euro/MWh. An dieser Situation wird sich in absehbarer Zeit wenig ändern: die Prognosen gehen auch für die Zukunft von eher niedrigen Großhandelspreisen aus. Daher ist seitens der Wasserkrafterzeuger das Interesse an neuen Kraftwerksprojekten eher gering, bereits geplante Projekte werden in die Zukunft verschoben und auch Revitalisierungsprojekte von bereits bestehenden Kraftwerken verzögern sich dadurch. Dabei wäre es gerade jetzt bei der angespannten konjunkturellen Lage wichtig, Investitionen zu tätigen, um vorhandene Revitalisierungspotenziale voll auszunützen, ökologische Projekte für die Zielerreichung der WRRL sowie für neue Projekte mit hohem Gewässerschutz umzusetzen.

Gewässerschutz & Kraftwerksbau

Fast zeitgleich mit der österreichischen Energiestrategie wurde 2009 der NGP zur Umsetzung der WRRL veröffentlicht. Das Hauptziel ist, dass alle österreichischen Gewässer bis 2015 mindestens einen „guten

ökologischen Zustand“ bzw. ein „gutes Potenzial“ aufweisen. Mit Ende Juli 2015 endete die Öffentlichkeitsbeteiligung für den 2. NGP, bis spätestens 22. Dezember muss dieser veröffentlicht sein. Wie schon der erste, wird auch der 2. NGP als Verordnung festgeschrieben, um eine rechtlich gültige Basis für die vorgeschlagenen Maßnahmen zu haben. Derzeit besteht für 58 Prozent der Oberflächengewässer ein Risiko, das Ziel des „guten ökologischen Zustands“ aufgrund von hydromorphologischen Belastungen bis 2021 zu verfehlen. Es sind somit noch einige Anstrengungen notwendig, um die Ziele der WRRL bis 2027 zu erreichen. Für die Wasserkraft bedeutet dies einige Investitionen in die Ökologie wie zum Beispiel in die Fischpassierbarkeit, Restwassermengen etc., woraus in der Regel eine geringere Energieerzeugung folgt. Kleinwasserkraftwerke genießen in der Öffentlichkeit einen guten Ruf. Bei näherer Betrachtung zeigt sich aber, dass ihre Leistung gemessen an der gesamten österreichischen Stromproduktion sehr gering ist, die ökologischen Auswirkungen jedoch erheblich sind. So werden mit 84 Prozent aller Wasserkraftanlagen nur vier Prozent des Regelarbeitsvermögens erbracht, da es sich dabei um Kleinstkraftwerke mit einer Engpassleistung kleiner als 1 MW handelt. Für diese Kleinwasserkraftwerke müssen – nach derzeitiger Planung – erst ab 2021 Investitionen in die Ökologie gesetzt werden.

Auswirkungen des EuGH Urteils

Spannend wird sein, wie sich das Urteil des EuGH (C-461/13, Weser) vom 1. Juli 2015 auf die künftige Wasserpolitik auswirkt. Dort kommt der EuGH zum Schluss, dass eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässers bereits vorliegt, sobald der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse sinkt, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Herabstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Mit diesem Urteil bläst dem künftigen Ausbau der Wasserkraft wohl ein starker Wind entgegen. □

zusätzlichen Ausbaupotenzial von 3,5 TWh bis 2020 aus, was in Summe 7 TWh bis 2020 bedeuten würde. Umweltorganisationen hingegen gehen in ihren Schätzungen von einem maximalen Ausbaupotenzial von 2,5 TWh aus, da sie besonders sensible Gewässerzonen generell vor einem weiteren Ausbau schützen wollen. Die Bundesländer Tirol, Steiermark, Vorarlberg und Niederösterreich haben Rahmenplanungen für den Kraftwerksausbau beschlossen. Der bundesweit eingeführte „Kriterienkatalog Wasserkraft“, der beim Neubau eines Kraftwerkes verpflichtend anzuwenden ist, bietet eine wichtige Hilfestellung, ist allerdings immer nur eine Einzelfallprüfung. Was daher noch immer fehlt, ist eine strategische, österreichweite Planung, die sowohl klima-, energie-, umwelt- und gesellschaftspolitische Aspekte berücksichtigt. Insbesondere muss auch das Revitalisierungspotenzial bereits bestehender Kraftwerke gänzlich ausgeschöpft werden. Der oftmals umstrittene Ausbau von Speicher- und Pumpkraftwerken wird zum Teil notwendig sein, um die Ziele der Energiestrategie sowie der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie der EU zu erreichen, aber auch,

Österreichs Gewässerschutz braucht:

- Strategische, landesweite Planung, die Klima-, Energie-, Umwelt- und Gesellschaftsaspekte berücksichtigt
- Nutzung der Revitalisierungspotenziale der Kraftwerke in vollem Umfang
- Ökostromförderung nur als Investitionsförderung
- Energieeffizienz als Leitlinie

Unser Standpunkt

Aktion



RATGEBER

Arbeitslos - was nun?

Wer seine Arbeit verliert, braucht zunächst einmal ganz praktische Hilfe.

Wie hoch wird mein Arbeitslosengeld sein? Welche Rechte und Pflichten habe ich gegenüber dem Arbeitsmarktservice? Von wem sonst kann ich noch Hilfe und Unterstützung erhalten? Das sind nur einige der Fragen, die sich bei Arbeitslosigkeit stellen. Der Ratgeber versucht, die wichtigsten Fragen, vor allem rund um Arbeitslosengeld und Notstandshilfe, zu beantworten. Dort, wo einfache Antworten nicht möglich sind, werden Tipps gegeben, was zu beachten ist. Diese Broschüre erhalten Sie unter (01) 310 00 10 441 http://wien.arbeiterkammer.at/service/broschueren/Arbeitslosigkeit/Arbeitslos_Was_nun.html

AK-VERANSTALTUNG

Pkw-Normverbrauch am Prüfstand

Freitag, 6. November 2015, 09.00 – 13.00 Uhr. AK-Bildungszentrum, Theresianumgasse 16-18, 1040 Wien.

Die Veranstaltung behandelt die Fakten, Kosten und Folgen für

Umwelt und KonsumentInnen. Die Kluft zwischen Herstellerangaben und wirklichen Treibstoffverbräuchen bei Pkw wird immer größer. Die AK hat dazu beim Umweltbundesamt eine Studie beauftragt. Vorgestellt wird auch die Sammelklage der italienischen Konsumentenschutzorganisation Altroconsumo gegen Volkswagen und Fiat wegen geschönter Normverbrauchsangaben. Geplant ist auch eine Podiumsdiskussion mit namhaften ExpertInnen. Anmeldungen unter: uv@akwien.at **FG**



FAIRTRADE
ÖSTERREICH

TAGUNG

Fairtrade in Bewegung

20. Oktober 2015, 10:00 – 16:30
Uhr. Catamaran, 1020 Wien.

Internationale Gäste berichten auf der Tagung über Strategie, Wirkungsweise und Herausforderungen von Fairtrade, die Stärkung des globalen Südens im Fairtrade-System oder über die Rolle von „Workers' Rights“. In den anschließenden Workshops erfolgt der Dialog mit den TeilnehmerInnen! Die Tagung, in die auch das jährliche Treffen für Partnerfirmen und Fairtrade-Gemeinden eingebettet ist, bietet die Gelegenheit zur Vernetzung mit verschiedenen Stakeholdergruppen des Fairen Handels in Österreich. Unterstützt wird die Tagung von der Gewerkschaft PRO-GE. Anmeldung: www.fairtrade.at/tagung



Der Blog findet sich auch auf Facebook: facebook.com/arbeit.wirtschaft

BLOG

Arbeit & Wirtschaft

Herausgegeben von AK und ÖGB: www.arbeit-wirtschaft.at

Der blog.arbeit-wirtschaft.at beleuchtet Hintergründe, stößt Debatten an und begegnet dem Mainstream kritisch mit Fakten. Dabei wird klar Position bezogen: Auf Seiten der arbeitenden Menschen. Dazu bringen engagierte Leute aus Wissenschaft, interessierter Öffentlichkeit und ArbeitnehmerInnenvertretung kurze Analysen und klare Argumente auf den Blog. Die Beiträge decken die Themen Arbeit und Wirtschaft in umfassenderem Sinne ab, berücksichtigen auch Aspekte wie Qualität der Arbeit, ökologische Nachhaltigkeit oder Konsum. Weitere Schwerpunkte: Verteilungsgerechtigkeit oder sozialer Zusammenhalt, der auch horizontale Aspekte wie Gendergerechtigkeit, Bildungschancen, Ausschlussmechanismen aufgrund der Herkunft oder zwischen den Generationen umfasst. Die Entwicklungen auf europäischer und globaler Ebene fließen in die Beiträge mit ein. **SI**



Fragebogen zu Rebound-Effekten

Ein Projekt des Klima- und Energiefonds untersucht Rebound-Effekte, also die Möglichkeit, dass Energieeffizienzmaßnahmen durch Mehrverbrauch wieder aufgefressen werden. Fragebogen unter: <https://de.surveymonkey.com/r/urbeAllg>

Moderne Pkw – generell weniger Abgase?

Pro

Dipl.-Ing. Dr. tech. Max Lang

„ TROTZ STEIGENDEM PKW-BESTAND GEHT DIE SCHADSTOFFBELASTUNG IN ÖSTERREICH ZURÜCK.

Immer mehr Autos – immer mehr Luftschadstoffe: Dieser Automatismus gilt heute nicht mehr. Unsere Autos stoßen immer weniger Schadstoffe aus. Grund für diese Entwicklung: Die gesetzlichen Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung wirken.

Eine wissenschaftliche Analyse der TU Wien zeigt: Bei den Luftschadstoffen Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen ist die Emissionsproblematik durch Pkw weitgehend gelöst und dies, obwohl seit 1980 die Anzahl der Pkw von 2,2 auf 4,6 Millionen stieg.

Die Kohlenmonoxid-Emissionen sanken von 1980 bis heute um rund 94 Prozent, bei Kohlenwasserstoffen wurde von 1980 bis heute eine Reduktion um 95 Prozent erreicht. Die Abgasvorschriften Euro 5 und 6 lösen Probleme bei Feinstaub und Stickstoffoxid weitgehend. Beim Feinstaub war der Pkw 1990 für 7,8 Prozent (2.600 Tonnen) der Emissionen verantwortlich. Heute sind es 3,6 Prozent (950 Tonnen) und das trotz mehr als 30-fachem Diesel-Pkw-Bestand.

Auch bei den Stickstoffoxid-Emissionen aus dem Pkw-Verkehr hat es in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte gegeben. So stammten 1980 noch 29,9 Prozent (73.200 Tonnen) der Stickstoffoxid-Emissionen in Österreich aus dem Pkw-Verkehr, heute sind es 12,8 Prozent (16.600 Tonnen) – das ist eine Reduktion um 46 Prozent. Mit der Euro 6 Abgasvorschrift werden diese Emissionsprobleme weiter entschärft. Seit dem 1. September 2014 gilt diese europaweit für die Typisierung und ist ab dem 1. September 2015 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge bindend. Durch neue Abgasreinigungssysteme wie DeNOx-Katalysatoren und SCR-Systeme (Selective Catalytic Reduction) werden die Stickstoffoxidwerte weiter reduziert. □

*Dipl.-Ing. Dr. tech. Max Lang ist Cheftechniker des ÖAMTC und Leiter der Abteilung Technik, Test, Sicherheit.



Con

Mag. Franz Greil

„ DURCH VIELE SCHLUPFLÖCHER WERDEN MODERNE PKW NICHT AUTOMATISCH ABGASÄRMER.

KäuferInnen von modernen Pkw haben nicht die Gewissheit, dass diese in Sachen Luftverschmutzung „besser fahren“. Neue Pkw können sogar schädlicher für die Umwelt und Gesundheit sein als alte Fahrzeuge. Gründe dafür sind Schlupflöcher und wenig zielführende Messvorgaben in EU-Zulassungsvorschriften. Denn: Für die Zulassung von Autos ist entscheidend, was und wie gemessen wird. Und Messkriterien sowie Prüfzyklen werden dank personell ausgedünnter Behörden zunehmend von industrienahen Kreisen bestimmt. Für Umwelt und Gesundheit ist aber entscheidend, was beim Auto wirklich „hinten rauskommt“.

So sind moderne Diesel-Pkw mit Abgasnorm Euro-6 bei NOx-Emissionen um keinen Deut besser als alte Pkw (Euro 4 und 5), wenn im realen Fahrbetrieb gemessen wird. Im Unterschied zu alten Fahrzeugen verursachen diese aber sogar direkt giftiges Stickstoffdioxid (NO₂), weil Autohersteller schlicht keinen Grenzwert einhalten müssen. Die Folgen sind aus dem „Umweltzonen-Management“ (z.B. Tempo 100 auf der Autobahn) leidlich bekannt, weil die Umgebungsluft sehr wohl einen NO₂-Grenzwert kennt.

Aber auch die neuen Benzin-Pkw stoßen Dank Motoren mit Direkteinspritzung ein Vielfaches an ultrafeinen und noch gefährlicheren Partikeln als alte Pkw aus, weil diese noch immer ohne Partikelfilter zugelassen werden können. Wie lange und ob überhaupt Filter funktionieren, weiß ohnedies niemand. Die offizielle Haltung der Automobilindustrie ist auch unmissverständlich: vor 2021 will sie Grenzwerte im realen Fahrbetrieb nicht einhalten. Deswegen werden moderne Pkw nicht automatisch abgasärmer. □

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



Medien



BUCH UND FILM

Landraub

Kurt Langbein: Wer das Land besitzt, dem gehört die Zukunft. Die globale Jagd nach Ackerland. Verlag Ecowin, Salzburg 2015.

Seit einigen Jahren wird über das Thema „Landgrabbing – Landnahme“ kritisch berichtet. Es gilt als eine neue Art des Kolonialismus. Staaten und Investoren investieren in Ackerland, um die Ernährung ihrer Bevölkerung langfristig zu sichern oder um Gewinne zu erwirtschaften. Viele der Landübernahmen betreffen Flächen, auf denen bis dahin Nahrungsmittel für die dortige Bevölkerung angebaut wurden. Die Investition in Grund und Boden gilt als sichere Einnahmequelle. Im neuen Film von Kurt Langbein wird diese Art der Landnahme als „Landraub“ bezeichnet. Zeitgleich zum Filmstart kommt auch das Buch dazu heraus. Der österreichische Filmemacher begibt sich mit seinem Team auf die Spuren des Landraubs unter anderem in Kambodscha, Indonesien, Äthiopien, aber auch auf dem europäischen Kontinent, in Rumänien. <http://ecowin.at/buch/landraub>, www.langbein-partner.com/?p=2847 **SI**

BROSCHÜRE

Arbeitsrecht griffbereit

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien: Arbeitsrecht griffbereit: Wichtige Bestimmungen aus dem Arbeits- und Sozialrecht, 12. korrigierte Auflage, 2015.

„Arbeit schaffen und Arbeit schützen. Wir wollen Arbeit, von der die Menschen auch leben und sich etwas leisten können“, sagt AK-Präsident Rudi Kaske im Vorwort zu dieser Neuauflage. Das Arbeitsrecht bzw. das Wissen um arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen ist ein Mittel dazu. Inhalt der Broschüre: Arbeitsvertrag, Dienstzettel, Urlaubsrecht, Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, Freizeit und Freistellung von Betriebsräten, Pflegefreistellung, Dienstnehmerhaftung, Auflösung des Arbeitsvertrages, Abfertigung alt und neu, Betriebsübergang, geringfügige Beschäftigung. Download unter: www.arbeiterkammer.at/service/broschueren/arbeitsrecht/Arbeitsrecht_griffbereit.html Bestellmöglichkeiten: Telefon: (01) 501 65 401, E-Mail: bestellservice@akwien.at, Artikelnummer 426. Diese Broschüre erhalten Sie unter: (01) 310 00 10 426.

TIPP: STUDIE WALD AUF REZEPT

Die neue Studie von Naturfreunden und Bundesforsten, „Naturerleben und Gesundheit“, belegt die gesundheitsfördernde Wirkung von Natur: Wald hält jung und gesund, und gemeinsames Naturerleben fördert soziales Wohlbefinden. www.wasser-wege.at/gesundheit



RELAUNCH Südwind-Magazin

Die entwicklungspolitische Zeitschrift und die dazugehörige Website präsentieren sich mit neuem Gesicht.

Das Südwind-Magazin ist Österreichs reichweitenstärkste entwicklungspolitische Zeitschrift. Seit 35 Jahren thematisiert es internationale Politik, Kultur und Entwicklung. Das Monatsmagazin rückt in seiner Berichterstattung Themen und Regionen in den Mittelpunkt, die sonst nur am Rande Beachtung finden. Seit Juni erscheint das Südwind-Magazin in neuer Gestaltung. Bessere Lesbarkeit durch eine rundum erneuerte Grafik und Typographie, eine klarere Struktur für bessere Übersicht und die Schaffung neuer Rubriken und damit neuer Blickwinkel sowie mehr Raum für lokale Inhalte. Im Zuge des Relaunch wurde auch die Website neu gestaltet. www.suedwind-magazin.at



Wirtschaft & Umwelt – auch als E-Medium

Die Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit der AK Wien gibt es nun auch als E-Medium. <http://wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/WirtschaftundUmwelt/index.html>

Immer mehr Menschen sind unzufrieden mit frühzeitigem Produktverschleiß - die „geplante Obsoleszenz“ ist ein großes Thema geworden. Aber auch Alltagsgegenstände werden ersetzt, obwohl sie noch funktionieren. Das Marketing spielt eine wesentliche Rolle, wird in der AK-Studie zur Nutzungsdauer aufgezeigt.

Die Produktnutzungsdauer muss länger werden



H. Wieser/N. Tröger:
Die Nutzungsdauer und Obsoleszenz von Gebrauchsgütern im Zeitalter der Beschleunigung. Eine empirische Untersuchung in österreichischen Haushalten, Wien 2015.

Shopping ist für viele Menschen ein Hobby geworden. Statuskonsum spielt nach wie vor eine große Rolle, auch wenn vor allem bei jungen Menschen das Auto vom Handy abgelöst wurde. Die ständige Verfügbarkeit jeglicher Waren, einhergehend mit permanenten (vermeintlichen) technischen Innovationen, führen dazu, dass Produkte immer häufiger ersetzt werden. Hinzu kommt das Problem von frühzeitig auftretenden Mängeln. Dies betrifft alle Arten

von Haushaltswaren: angefangen bei Kleidung, Haushaltsgeräten über Unterhaltungsmedien bis hin zu Möbeln. Materielle Ressourcen sind endlich. Brauchen wir wirklich alles ständig neu? Längere Nutzung bedeutet nicht nur Schonung für die Umwelt, auch die Menschen wären entlastet, wenn der soziale Druck nach ständig neuen Produkten abnehmen würde. In der AK-Studie wurde daher mittels einer repräsentativen Online-Erhebung und 25 per-

sönlichen Interviews gefragt, wie lange Produkte genutzt und warum diese nach einer gewissen Zeit ersetzt werden. Dabei wurden auch der Einfluss von Produkteinführungszyklen und Werbung untersucht und die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile einer längeren Nutzung diskutiert.

Einige Ergebnisse

Küchenherde und Kleiderschränke (ca. 10 Jahre) werden

AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur

Bestellung als Hardcopy unter wirtschaft.umwelt@akwien.at

- 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 gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Johanna Schaupp. Studie, 2012
- 48 Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautgesetz Verfassungsrechtliche Analyse. Nicolas Raschauer. Studie, 2012
- 49 Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den öffentlichen Nahverkehr in Österreich. Tagungsband, 2013
- 50 Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich, 2013
- 51 Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt Konstellationen zwischen Straße und Schiene. Ronald Scheucher; 2014
- 52 Modal Split im Güterverkehr Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Max Herry, Norbert Sedlacek; 2014
- 53 Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen Studie und Rechtsgutachten, 2014
- 54 Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland, 2014
- 55 Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung. Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie, 2015
- 56 Pendeln in der Ostregion. Potenziale für die Bahn. Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder, 2015



KonsumentInnen wollen bei allen Produkten eine längere Lebensdauer

„ DAS HANDY WIRD FRÜHER ERSETZT ALS JEANS - KURZE NUTZUNGSDAUERN HABEN NEGATIVE AUSWIRKUNGEN AUF UMWELT UND GESELLSCHAFT

am längsten genutzt, Kleidung am kürzesten, wobei das Handy mit 2,7 Jahren zwischendrin heraussticht. Betrachtet man nur die Smartphones, reduziert sich die Nutzungsdauer noch einmal auf 1,8 Jahre. Generell wünschen sich die KonsumentInnen bei allen Produkten eine längere Lebensdauer. Dies ist

ein Hinweis darauf, dass viele Produkte frühzeitig kaputt gehen. Ein Defekt beim Handy ist für knapp ein Drittel der Befragten noch immer der häufigste Ersatzgrund. Je zirka ein Fünftel ersetzte das alte Handy, weil es den Anforderungen nicht mehr gerecht wurde oder weil das neue besser ist. 14 Prozent

ersetzten das Handy, weil sie vom Anbieter ein neues in Form eines Upgrades bekamen.

Für jede zehnte Person war die Markteinführung eines neuen Produktes ein Ersatzgrund. Bei diesen beiden letzten Gruppen war auch die Nutzungsdauer deutlich kürzer. Damit zeigt sich, welchen Ein-

fluss Marketingmaßnahmen auf die Nutzungsdauer haben.

Konsequenzen

Die Befragten haben Erfahrungen mit Mängeln gemacht, wodurch sie bestätigt werden, dass es das Phänomen der „geplanten Obsoleszenz“ gibt. Es wird kein Zusammenhang mehr zwischen Preis und Qualität hergestellt, auch viele Markenprodukte verschleifen in der subjektiven Erfahrung frühzeitig. Bei den KonsumentInnen kommt es dadurch zu einer Abwärtsspirale von Erwartungen: Es entsteht die Ansicht, dass es kaum noch qualitativ hochwertige Produkte gibt, ergo wird vermehrt auf den Preis als Kriterium geachtet. Dies führt wiederum bei den ProduzentInnen zur Meinung, dass KonsumentInnen nur die günstigsten Güter nachfragen, wodurch wiederum billig produziert wird. Das Vertrauen der KonsumentInnen in Langlebigkeit muss wieder hergestellt werden: z.B. durch die Verlängerung der Gewährleistungspflicht, Vorschriften für eine leichtere Reparierbarkeit und längere Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Diese und weitere mögliche Maßnahmen werden im Bericht vorgestellt. □

PDF-Download www.ak-umwelt.at

AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- 165 R. Deussner, G. Kovacic **Anteil des Lkw-Quell-Ziel-Verkehrs sowie dessen Emissionen am gesamten Straßengüterverkehr in Wien.** Erstellt vom Österreichischen Institut für Raumplanung im Auftrag der AK Wien, 2006
- 166 W. Lauber (Hrsg.) **Privatisierung des Wassersektors in Europa.** Reformbedarf oder Kapitalinteressen? 2006
- 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 Umweltpfprüfung im Verkehrsbereich** 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?** Potenziale, 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

Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



WAS AUF VERPACKTEN LEBENSMITTELN DRAUFSTEHEN MUSS

Die neue Lebensmittelinformationsverordnung regelt die Lebensmittelkennzeichnung in allen Mitgliedstaaten der EU und löst in Österreich die bis dahin geltende Lebensmittel- und Nährwertkennzeichnungsverordnung ab. Die neue Broschüre bietet KonsumentInnen einen fundierten Überblick über die rechtlichen Grundlagen, allgemeine Vorgaben zur Lebensmittelkennzeichnung, die verpflichtenden Kennzeichnungselemente und was sie bedeuten.



BÜRO UND UMWELT

Der umweltfreundliche Arbeitsplatz: Energie besser nutzen, nachhaltige Büromaterialien verwenden, gesünder essen oder spritsparender zur Arbeit fahren. In dieser Broschüre finden Sie und Ihre KollegInnen hilfreiche Tipps und Infos für ein gesundes Arbeitsumfeld.



GUT INFORMIERT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

„Gut informiert im öffentlichen Verkehr – Ihre Rechte als Fahrgast“ enthält das neue Fahrgastrechtegesetz und die EU-Verordnung Fahrgastrechte für Busfahrgäste. Viele wichtige Tipps und Informationen helfen, Probleme in öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden.



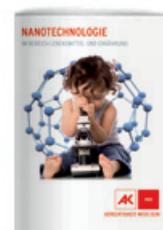
FAIR UND UMWELTGERECHT EINKAUFEN

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.



HANDYS UND IHRE LEBENSDAUER

Bei Handys und Smartphones handelt es sich nicht um Wegwerfartikel, sondern um hochwertige Elektronik, erzeugt mit hohem Energie- und Ressourcenaufwand. Die Broschüre gibt viele Tipps zum bewussten Umgang mit Handy und Smartphone.



NANO TECHNOLOGIE

Der Begriff Nanotechnologie, vor allem im Zusammenhang mit Lebensmitteln, ist noch ziemlich fremd. Die Broschüre informiert allgemein verständlich über Nanotechnologie im Bereich Lebensmittel und Ernährung, über ihre möglichen Vorteile und Risiken.