

# Wirtschaft & Umwelt

ZEITSCHRIFT FÜR UMWELTPOLITIK UND NACHHALTIGKEIT

Euro 1,80

Nummer 3/2019

[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)



## Klimapolitik

Warum jetzt ambitionierte und sozial verträgliche Maßnahmen notwendig sind, um die Energie- und Mobilitätswende zu schaffen.

**Betrieb:** AVL List im Portrait

**Leben:** Obsoleszenz unter der Lupe

**Politik:** Gefordert: Ein soziales und ökologisches Europa

**AK-Studie:** Wohnen & Öffentlicher Verkehr in der Steiermark



[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)

# DAS WUM-OMETER

## ●● RÜCKERBERUNG VON PARKPLÄTZEN

Von San Francisco ausgehend, holt sich die Initiative „Wepark“ verloren geglaubten Lebensraum auf der Straße zurück. Mit Klapptischen und Stühlen werden Parkplätze zurückerobert. Alle sind eingeladen sich zu beteiligen. Die Bewegung findet bereits weltweit Nachahmerinnen. Auch in Europa ist die Initiative aktiv (Toulouse, München, Madrid,...) **DA**

## ●● VERDUFTET

Die Anfang Sommer in den Wiener U-Bahn-Linien von Ulli Sima initiierte und dann getestete Beduftung (vier Duftnoten wurden in der U1 und U6 ausprobiert) ist bei den Fahrgästen in der Online-Umfrage „abgestunken“. Daraufhin wurde das Pilotprojekt auch sofort eingestellt. Im Vorjahr hatte die Stadträtin es mit der Vergabe von 14.000 Gratis-Deos probiert. Was übrigens auch nicht so gut ankam. Potenziellen Gestank mit „Gegengestank“ zu vertreiben ist wohl

keine praktikable Lösung. **EML**

## ●● FLUGMEILEN STATT ZINSEN

Die Bank Standard Chartered bietet ihren KundInnen in Hongkong mittlerweile Flugmeilen statt Zinserträge an. Die Zinssätze in Hongkong sind so niedrig, dass KundInnen gern Zinsen gegen Flugmeilen eintauschen. Die Bank konnte so seit 2016 fünf Milliarden Hongkong-Dollar (rund 600 Mio. Euro) an Spareinlagen von 33.000 KundInnen einsammeln. Zwei Drittel waren NeukundInnen. Bei der US-Bank Citibank erhielten diesen Frühling für die Eröffnung eines Kontos 30.000 Meilen bei American Airlines, immerhin genug, um einen Flug innerhalb der USA zu bezahlen. **DA**

## ●● AKKU-ZUG SCHAFFT 70 KM

Im Sommer wurde der erste Cityjet eco der ÖBB – entwickelt von Siemens – auf Jungfernfahrt geschickt. Der mit einem elektro-hybriden Batterieantrieb ausge-

stattete Triebwagen fährt mit nur halb so viel CO<sub>2</sub>-Ausstoß wie seine Diesel-Kollegen. Eine Akku-Ladung hält übrigens 70 km. Die Lithium-Titanat-Batterie hat jedoch nur eine Lebensdauer von 15 Jahren und kostet als Umrüst-Kit für City-Jets stolze zwei Mio. Euro **EML**

## ●● ÜBERWACHUNG

Herbstbeginn – Schulbeginn. In Zeiten der Digitalisierung ist auch die Überwachung der eigenen Kinder scheinbar ein Thema. Eine österreichische Tageszeitung bietet die „Kids-Watch“ an. Die erlaubt per GPS-Tracking u. App-Steuerung eine exakte Kinder-Überwachung. Quasi als „Fußfessel“ fürs Kinder-Handgelenk entwickelt, suggeriert die mit Mobil-Tarif kombinierbare Uhr die Sicherheit der Kleinen. Naja, wer's braucht – früher waren die Kinder, wenn sie die Tür hinter sich schlossen, einfach nur weg – und man glaubt es nicht, aber sie kamen wieder! **EML**

„Wir brauchen dringend eine Arbeitszeitverkürzung. Die leichtere Erreichbarkeit der sechsten Urlaubswoche und die 4-Tage-Woche sind ein erster Schritt.“



Renate Anderl  
BAK Präsidentin

### 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.<sup>a</sup> Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),  
Eva-Maria Leodolter (Redakteurin)  
agentur.leodolter@gmx.at

### Sekretariat

Krisztina Hubmann,  
Sabrina Pochop (DW 12404)

### Grafisches Konzept

Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at

### Layout & Infografik

Michael Haderer

### Coverfoto

EML/AK Wien

### Druck

gugler GmbH

Auf der Schön 2

A-3390 Melk/Donau

ISSN 1028-4664

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



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



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



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



## Inhalt

### Schwerpunkt

#### Österreich hinkt hinterher

Wie können Klimaziele erreicht werden? **Seite 10**

#### Just Transition

So gelingt ein sozial verträglicher Klimawandel. **Seite 14**

#### Emissionen senken

Klimaschonend in die Zukunft fahren. **Seite 18**

### Betrieb

#### AVL List

Mobilitätszukunft Brennstoffzelle. **Seite 22**

### Leben

#### Haltbarkeit

Ist eine geplante Obsoleszenz überhaupt legal? **Seite 26**

### Politik

#### Erwartungen an die EU-Kommission

Für ein soziales und ökologisches Europa braucht es einen Paradigmenwechsel. **Seite 28**

### AK-Studie

#### Wohnungsmarkt & Öffentlicher Verkehr in der Steiermark

Wohnungsmärkte korrelieren mit Bevölkerungsentwicklung. **Seite 34**

#### Rubriken

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



#### Editorial

## Zeit zu handeln

Auch wenn sich im Wahlkampf alle Parteien den Klimaschutz auf die Fahnen geheftet haben, bedeutet das leider nicht, dass auch alle zum Handeln bereit sind. Wenn es um konkrete Maßnahmen, um Umsetzungspläne oder um die Frage der Finanzierung und der sozial gerechten Verteilung der Kosten und Chancen des Klimaschutzes geht, herrscht bisher vor allem bei den konservativen und populistischen Kräften eher Funkstille. Das, was an Veränderungsbedarf in Richtung Energiewende und Dekarbonisierung der Wirtschaft und des Verkehrs auf uns zukommt, lässt sich nicht mit wohlklingenden Einzelmaßnahmen, die niemandem wehtun, bewerkstelligen.

Die Klimakrise geht alle an und wirksame Maßnahmen müssen höchste Priorität erhalten. Die Klimaziele können aber realpolitisch nur erreicht werden, wenn möglichst viele Menschen mit den Maßnahmen einverstanden sind. Daher ist Klimaschutz eine zutiefst soziale und demokratiepolitische Herausforderung. Es geht also um eine verantwortungsvolle Politik, die Vertrauen schafft, die Menschen einbezieht und verteilungspolitisch unerwünschte Effekte vermeidet und ausgleicht.

Klimapolitik kann und wird nur erfolgreich sein, wenn sie die Menschen, die ArbeitnehmerInnen, von Anfang an in die Gestaltung miteinbezieht, ihre Bedenken ernst nimmt und praktikable Lösungen liefert. Eine sozial verträgliche Klimapolitik muss in erster Linie leistbare und klimafreundliche Alternativen anbieten: für die Ölheizung, das schlecht gedämmte Haus oder den Arbeitsweg mit dem Diesel-Pkw oder Benziner. Es geht aber auch um eine Anpassung der Produktion, der Nachfrage und der Infrastruktur. Diese wird in einigen Sektoren und Regionen Beschäftigungsrückgänge und tiefgreifende Veränderungen für die ArbeitnehmerInnen mit sich bringen. Auch dabei geht es um soziale Sicherheit und Alternativen für die betroffenen Beschäftigten – durch arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, Aus- und Weiterbildungsprogramme und neue Jobs. Es ist also viel zu tun in der Klimapolitik: Die Zeit der Wahlreden ist vorbei, jetzt ist Zeit zu handeln.

**Sylvia Leodolter**

Chefredakteurin

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

# Nachrichten

## EUGH-URTEIL ZU LUFTREINHALTUNG

### Kontrollrecht bei Messstationen

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat nun entschieden, dass BürgerInnen und anerkannte Umweltorganisationen innerstaatlich ein Rechtsmittel haben müssen, wenn Messstellen nicht am richtigen Ort stehen. Grundsätzlich sind die Mitgliedsstaaten aufgrund der RL 2008/50/EU verpflichtet, ein repräsentatives Netz von Messstellen zu betreiben.

In seinem Urteil (C-723/17) vom 26. Juni 2019 rief er aber auch die Verpflichtung in Erinnerung, Messstellen so einzurichten, dass sie Informationen über die am stärksten belasteten Orte liefern. Bestehen Zweifel dazu, können betroffene BürgerInnen rechtliche Schritte einleiten. Dieses Urteil ist auch für Österreich bindend, wo bis dato das Immissionschutzgesetz-Luft (IG-L) dies nicht vorsah. In vielen Mitgliedstaaten hat dies auch Signalwirkung, da NO<sub>2</sub>-Grenz-

wertüberschreitungen an stark befahrenen Straßen durch den Messstandort infrage gestellt werden. **FG**

## HEISSES WASSER STATT GIFT

### SBB mit weniger Glyphosat

Die Schweizer Bundesbahnen wollen einen neuen Unkraut-spritzzug in Dienst stellen. Dieser soll die derzeitige Verwendung von Glyphosat weiter reduzieren und dies obwohl die eidgenössischen Bahnen schon jetzt mit einem Verbrauch von 0,5 kg/km an chemischen Unkrautvernichtern verhältnismäßig wenig einsetzen. Die Unkrautvernichtungsgarnitur funktioniert mit Heißwasser. Dabei detektieren Sensoren im vorderen Teil des Fahrzeuges den Bewuchs, der über einen Computer analysiert wird. Der Analyse folgend werden die unerwünschten Pflanzen mit einem 95 Grad heißem Wasser mit 3 bar besprüht. Dadurch sterben die Pflanzen ab. Mit 60 m<sup>3</sup> Wasser können rund 50



Oft landen noch genießbare Lebensmittel in der Tonne.

km Gleise pro Fahrt behandelt werden. Die ersten Probefahrten mit dem Fahrzeug waren vielversprechend, die Erfolgsrate betrug dabei rund 80 Prozent. Mitbeteiligt an dem Projekt sind weitere Bahnen wie ÖBB, DB und SNCF. Ziel der Schweizer Bahnen ist es, Glyphosat ab 2025 nicht mehr einzusetzen. **GL**

## SANIERUNGS-IDEE

### Klimaschutz + bezahlbares Wohnen

Das Konzept „Energiesprong“ aus den Niederlanden zeigt, dass es geht. Ganze Häuserblöcke wurden bereits innerhalb weniger Wochen auf Nullenergiestandard – ohne zusätzliche Kosten für die BewohnerInnen – saniert. Mittels 3 D Laser-Technologie werden komplette Fassaden und Dachflächen passgenau hergestellt, die nur mehr vor Ort montiert werden müssen. Das Besondere hierbei ist das innovative Finanzierungskonzept: Die Miete bleibt unverändert. Das aufgrund des Nullenergiestandards freigewordene Geld wird für die Sanierung verwendet. Mittlerweile nützen

auch andere europäische Länder dieses innovative Konzept. <https://energiesprong.org/> **DA**

## ALMWIRTSCHAFT

### Kuh-Urteil abgeschwächt

Ende August hat das Oberlandesgericht Innsbruck das Urteil gegen den Bauern nach der tödlichen Kuhattacke vom Juli 2014 teilweise aufgehoben, weil es die Hälfte der Schuld bei der getöteten deutschen Touristin sieht. Zunächst war der Bauer zur Zahlung von mehreren hunderttausend Euro, und zwar Schmerzensgeld plus Rentenzahlungen an die Hinterbliebenen, verurteilt worden. Beide Seiten haben Berufung an den Obersten Gerichtshof angekündigt.

Das Ersturteil hatte unglaubliche Empörung von LandwirtschaftsvertreterInnen ausgelöst und die letzte Bundesregierung sogar zu einer Änderung der Haftungsbestimmungen im ABGB veranlasst, obwohl die Urteilsausfertigung wenig Anlass dafür bot. Die neue Sicht des Gerichts

## PLASTIK:

### Biologisch abbaubare Kunststoffe

Während in Österreich sogar noch eine Ausnahme vom Einweg-Plastiktaschenverbot beschlossen worden ist, lehnen in Deutschland die gewerblichen wie die kommunalen Entsorgungerverbände die Kompostierung von biologisch abbaubaren Kunststoffen einhellig ab und finden damit auch Unterstützung im dortigen Umweltministerium. Die gemeinsame Position bezieht sich auf Produkte wie Tragetaschen, Cateringmaterialien und Lebensmittelverpackungen, auch wenn diese Produkte nach den einschlägigen Normen EN 14995 oder EN 13432 „kompostierbar“ sind. Anlass für die gemeinsame Position ist ein von der Europäischen Kommission geplanter Durchführungsrechtsakt. Danach sollen/müssten biologisch abbaubare Kunststofftragetaschen mit einem Label für die Kompostierung gekennzeichnet werden. Die Verbände lehnen eine Bezeichnung oder Kennzeichnung als „kompostierbar“ als irreführend ab, weil biologisch abbaubare Kunststoffe in der Bioabfallverwertung keinen Nutzen bringen, sondern sogar Risiken bergen. **HO**

kommt insofern überraschend, als es offenbar weiter davon ausgeht, dass der Bauer einen Zaun errichten hätte müssen. **HO**

## LEBENSMITTELABFÄLLE

### Food Waste Schweiz

Zwei neue Studien des Bundesamts für Umwelt (BAFU) haben Daten zu Lebensmittelabfällen in der Schweiz ermittelt. In der Landwirtschaft fallen jedes Jahr 225.000 Tonnen Lebensmittelverluste an. Davon wären rund 90 Prozent vermeidbar. In den Haushalten sind es rund 1 Million Tonnen, wovon fast die Hälfte vermeidbar wäre. Bereits analysiert wurden die Gastronomie, der Detailhandel und die Lebensmittelindustrie. Die Analysen sind Grundlage für den nun ausgearbeiteten Aktionsplan gegen Lebensmittelverschwendung.

Mit der Unterzeichnung der UN-Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung hat sich die Schweiz verpflichtet, bis 2030 die Lebensmittelabfälle pro Kopf auf Einzelhandels- und Verbraucherebene zu halbieren und entlang der übrigen Produktions- und Lieferkette zu verringern. Wichtig ist auch, dass die Umweltbelastung einer Tonne Lebensmittelabfälle sehr stark variiert, je nach-

dem aus welchen Produkten sie sich zusammensetzt und wo sie anfällt. Besonders hoch ist die Umweltbelastung beispielsweise bei Abfällen aus tierischen Produkten und stark verarbeiteten Lebensmitteln. **HO**

## 380-KV-LEITUNG

### Umweltprüfung nötig?

Ende Juli ist die Europäische Kommission mit Mahnschreiben an die Republik Österreich vorgegangen, weil Österreich die Richtlinie über die strategische Umweltplanung in Bezug auf den Netzentwicklungsplan (NEP) und andere Planungen im Energiebereich nicht umgesetzt habe.

Hintergrund des Mahnschreibens sind offenbar Beschwerden der Anrainergemeinden Koppl und Eugendorf gegen die damals in Planung befindliche 380-kV-Stromleitung durch Salzburg, dass keine Strategische Umweltprüfung (SUP) stattgefunden habe. Die Kommission hatte ihre Bedenken schon 2015 vorgetragen und erneuert ihren Vorhalt, dass der NEP, der ja von der E-Control mit Bescheid genehmigt wird, sehr wohl einen Rahmen für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren schaffe. Konkret entfalte der NEP 2018 mit seinen

## KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



## Kommentar

### Letzte Chance für den Klimaschutz

#### Ende Juli 2019 meldete das Umweltbundesamt, dass im Vorjahr die Treibhausgas-Emissionen Österreichs um 3,8 Prozent gesunken sind.

Während die ehemalige Umweltministerin Köstinger dies ihrer eigenen Politik zuschrieb, lagen die wahren Ursachen am milden Winter und an Revisionsarbeiten der VOEST, die einen Hochofen für mehrere Monate stilllegte. Seit 1990 – dem Beginn der Kyoto-Verpflichtung – sollten die Treibhausgas-Emissionen Österreichs sinken; stattdessen sind sie – trotz des aktuellen Rückgangs – sogar angestiegen. Hauptverursacher und Achillesferse des heimischen Klimaschutzversagens ist der Verkehrsbereich. Dieser ist für 30 Prozent der österreichischen Treibhausgas-Emissionen verantwortlich und hat seit 1990 um 73 Prozent zugenommen. Sogar im Vorjahr sind die verkehrsbedingten Emissionen weiter angestiegen. Verkehrsminister Hofer hat auch keine klimapolitischen Akzente gesetzt. Im Gegenteil: Teststrecken für Tempo 140 gehen in die verkehrte Richtung, auch wenn die ASFINAG dessen Umweltauswirkungen dank kreativer Methoden klein gerechnet hat. Ebenso wenig hilfreich ist die offene Baustelle, die Norbert Hofer bei den anstehenden Verkehrsdienstverträgen hinterlassen hat. Diese Verträge regeln Organisation, Fahrplandichte und Finanzierung des Eisenbahn-Nahverkehrs für die nächsten zehn Jahre. Es ist zu hoffen, dass die Übergangsregierung noch rechtzeitig bis Jahresende diese Verhandlungen zu einem guten Abschluss bringen wird. Will Österreich die EU-Klimaziele erreichen, so sind in der nächsten Legislaturperiode radikale und konsequente Schritte in der Verkehrspolitik notwendig. Denn die Emissionen müssen von 23,8 Mio. bis 2030 auf 15,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent sinken. Zum Drehen an kleinen Schrauben (Stichwort „Überzeugen statt verbieten“) ist es jetzt zu spät, es müssen große Hebel umgelegt werden. Das Dilemma dabei: Wirksame Klimaschutzmaßnahmen müssen spürbar sein und das ist nicht populär. Einerlei, ob es sich um Tempo-100, Fahrverbote, Ende des Dieselprivilegs oder eine empfindliche Erhöhung der Flugticketabgabe handelt.

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

## Nachrichten



### Bahn statt Flugzeug:

In Deutschland haben die Grünen ein Konzept vorgelegt, nach dem der Zugverkehr so attraktiv und schnell werden soll, dass Inlandsflüge ab 2035 überflüssig werden. Dies soll vor allem mit Investitionen und mit steuerlichen Maßnahmen gelingen. Die Fahrzeiten sollen zwischen möglichst vielen Fahrtzielen in Deutschland unter vier Stunden gedrückt werden, die Pünktlichkeit soll dramatisch verbessert werden. Gleichzeitig soll durch Besteuerung von Kerosin sowie von Flugtickets der unfaire Kostennachteil der Bahn egalisiert werden; Der Zielwert der Kerosinsteuer soll 65 Cent pro Liter betragen – gleich hoch wie die Steuer auf Benzin in Deutschland. Zumindest für die Ticketbesteuerung kommt von anderer Seite Unterstützung: der frühere Verkehrsminister Alexander Dobrindt hält einen Mindestpreis von 50 Euro für Flugtickets für angebracht.

### Zu laute Autos:

In Frankreich wird ein System getestet, das erkennen soll, ob ein vorbeifahrendes Auto oder Motorrad zu laut ist. Wird der Grenzwert überschrit-

ten, so soll automatisch ein Strafbescheid ergehen – ganz ähnlich wie bei Radargeräten, die zu hohe Geschwindigkeiten kontrollieren. Insbesondere Motorräder stehen dabei im Fokus, weil sie in Paris und Umgebung besonders stark zum Lärm beitragen. Entwickelt wurde das Messgerät von der Lärmschutzagentur Bruitparif ([www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr)), deren Aufgabe der Kampf gegen Lärmbelastung im Großraum Paris ist.

### Jetzt auch klimaneutral:

Die Schweiz, das neutrale Land par excellence, soll nach einem Beschluss des Bundesrats vom Ende August bis 2050 klimaneutral werden, also unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstoßen. Sie verschärft damit das Ziel einer Reduktion um 70 bis 85 Prozent, das sie im Rahmen des Pariser Abkommens zugesagt hatte. Wie die Klimaneutralität erreicht werden soll, wird die Klimaschutzstrategie darlegen. Diese wird derzeit vom Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) ausgearbeitet. Mit heute bekannten Technologien und mit Einsatz erneuerbarer Energieträger können die CO<sub>2</sub>-Emissio-

nen in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie bis 2050 um bis zu 95 Prozent gesenkt werden. Der Rest soll mit Aufforstungen und anderen Kohlenstoffsenken umgesetzt werden.

### Verbot von Glyphosat:

Anfang September hat die deutsche Regierung ein Programm zum Insektenschutz beschlossen, das unter anderem eine „verbindliche Beendigung der Anwendung“ von glyphosathaltigen Mitteln vorsieht. Das Aktionsprogramm ist kein Gesetz, dieses soll erst in den kommenden Monaten folgen. Das Verbot soll ab 2024 gelten, denn bis dahin läuft die EU-Genehmigung des Wirkstoffs Glyphosat, das in Unkrautvernichtungsmitteln eingesetzt wird. Der Stoff steht in Verdacht krebserzeugend zu sein. Auch anderswo tut sich etwas: In Frankreich gibt es seit 2017 ein Verbot des Einsatzes glyphosathaltiger Mittel in Wohngebieten, nun soll das Verbot auf Pufferzonen um die Wohngegenden ausgedehnt werden. Schon im Juli hat der österreichische Nationalrat ein Verbot von Glyphosat beschlossen. **CS**

Stromnetz-Ausbauvorhaben sehr wohl erhebliche Umweltauswirkungen, die zu prüfen seien. **HO**

## LÄRM I

### Gesamtlärm bewerten

Etwa 60 Millionen Menschen in Deutschland fühlen sich nach Angaben des Umweltbundesamtes durch den Lärm von zwei oder mehreren Geräuschquellen gestört oder belastigt. Um effiziente Maßnahmen zur Minderung entwickeln zu können, bedarf es einer Gesamtlärmbewertung. Im Juni 2019 wurden die Schlussberichte des vom Umweltbundesamt (UBA) beauftragten Forschungsvorhabens „Modell zur Gesamtlärmbelastigung“ vorgelegt (UBA-Reihe Texte 60 und 61/2019).

Eine rein energetische Summierung der Geräuschpegel der verschiedenen Quellenarten zu einem Gesamtlärmpegel beschreibt die Beeinträchtigungswirkung nicht adäquat. Ziel war eine Aktualisierung und Weiterentwicklung der Richtlinie VDI 3722-2, die es schon für Verkehrslärm gibt. Allerdings deckt sie andere Lärmarten wie Gewerbelärm und andere Gesundheitsbeeinträchtigungen als die Belästigung und Schlafstörungen nicht ab. Zudem braucht es ein Verfahren zur Kostenverteilung bei Schallschutzmaßnahmen sowie eine Integration der Gesamtlärmbewertung in das bestehende Recht. **HO**

## LÄRM II

### EU-Lärmgrenzwerte?

Kürzlich hat die Europäische Kommission den Anfang August mit dem Europäischen Rat abgestimmten Vorschlag für neue Dosis-Wirkungs-Relationen im Anhang III der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (END) veröffentlicht.



Für den einen Musik, für den anderen schon Lärm.

Die END regelt keine Grenzwerte. Bislang gab es nur ein Positionspapier der Kommission, welche Lärmpegel mit welchen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sind. Mit der Verabschiedung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region im Herbst 2018 liegen inzwischen gut abgesicherte Empfehlungen vor. In den Anhang III der END sollen jene aufgenommen werden, für die „starke“ Empfehlungen vorliegen. Das sind im Einzelnen die Beziehungen für starke Belästigungen und starke Schlafstörungen infolge der Verkehrslärmquellen Straße, Schiene und Luft. Zusätzlich ist ein Vorschlag für das Risiko einer ischämischen Herzkrankheit infolge Straßenverkehrslärms enthalten. Anders als die WHO-Leitlinien werden wieder keine Schwellenwerte vorgeschlagen, die nicht überschritten werden sollten. Das obliegt weiter den Mitgliedstaaten. **HO**

### LÄRM III

## Lärmaktionspläne durchsetzbar?

2018 hat das Verwaltungsgericht Mannheim den Anspruch einer Gemeinde bejaht, dass die zuständige Straßenpolizeibehörde die Umsetzung der im kommunalen Lärmaktionsplan

vorgesehenen nächtlichen Tempo-30-Beschränkung nicht verweigern darf. Damit ist die Tür aufgestoßen, dass Lärmaktionspläne rechtlich überprüfbar sind.

Freilich ist das Erkenntnis nicht einfach auf Österreich, etwa das Anliegen der Gemeinde Wr. Neudorf umlegbar, die sich um eine Tempo-80-Beschränkung auf der Autobahn A2 bemüht. Denn in Deutschland obliegen Aktionspläne zu Straßenlärm den Gemeinden bzw. den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Unklar ist auch weiter, ob eine Gemeinde Ansprüche bei

der Aufstellung von Lärmaktionsplänen geltend machen kann. Das Erkenntnis beflügelt Überlegungen, ob sich Klagerechte aus der Aarhus-Konvention ableiten. **HO**

### SCHUMMELMOTOREN

## Kat-Nachrüstung auf Raten

Abgasmanipulationen haben den Diesel-Pkw seit 2015 in Verruf gebracht. Aber erst jetzt kommt die „technische“ Wiedergutmachung durch die Autoindustrie in kleinen Schritten voran. Im Sommer genehmigte das deutsche Kraftfahrtbundesamt (KBA) die technischen Nachrüstsätze für SCR-Katalysatoren, die in Diesel-Pkw mit der Emissionsnorm Euro 5 eingebaut werden können. Diese Nachrüstung mit geschätzten Kosten bis zu 3600 Euro begrenzt den Stickoxidausstoß nachweisbar – auch unter realen Fahrbedingungen – auf den Wert von 270 mg/km.

Die genehmigten Nachrüstsätze können in den meisten Diesel-Pkw-Modellen, auch

in jene mit dem berüchtigten „Schummelmotor“ EA 189 von Volkswagen, eingebaut werden.

Wieweit die Nachrüstung greift, hängt aber vom Wohnort und der Marke eines Kfz-Halters ab. Mercedes und Volkswagen haben sich in Deutschland „freiwillig“ zu Prämien von bis zu 3000 Euro verpflichtet, sofern Ihre BesitzerInnen in 15 „Schwerpunktregionen“ und angrenzenden Landkreisen mit Fahrverboten leben. BMW und Volvo verweigern weiterhin jeglichen „Nachrüstsatzzuschuss“.

Betroffene Kfz-HalterInnen in Österreich sind davon ohnehin ausgenommen. Sie müssen wohl auf den Ausgang des Musterfeststellungsprozesses gegen Volkswagen warten. **FG**

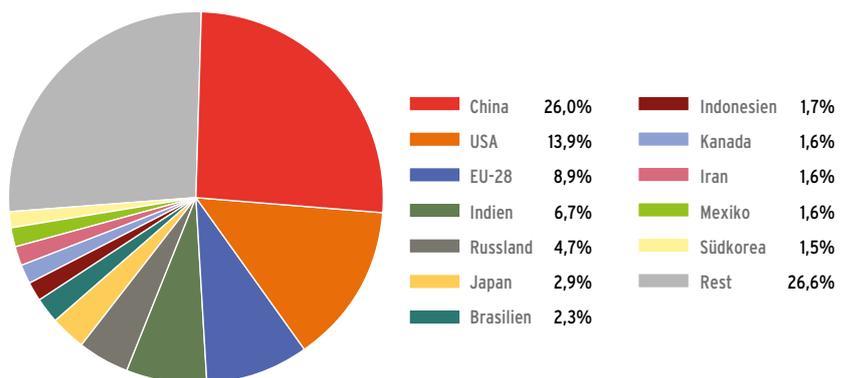
### LKW-ABGASEMISSIONEN

## Jeder Fünfte ist manipuliert oder defekt

Verdeckte Kontrollen hinter der Abgasfahne auf Autobahnen bringen es an den Tag: Bei jedem fünften Lkw ist die Abgastechnik manipuliert oder überhaupt

### WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

## Wo die Treibhausgase herkommen



Die drei größten Wirtschaftsräume der Welt – China, die USA und die EU – verursachen die Hälfte des weltweiten Ausstoßes von Treibhausgasen (THG). China allein emittierte 2014 mehr als ein Viertel der Menge von 45.741 Mio Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent bei weiterhin steigender Tendenz, mehr als die USA und die EU zusammen. Neun weitere Länder braucht

es, um das dritte Viertel voll zu machen. Der Rest verteilt sich auf etwa 150 weitere Staaten. Die Zahlen zeigen die Emissionen (ohne jene aus Landnutzungsänderungen) für 2014, das letzte Jahr, für das für alle Staaten Emissionsdaten vorliegen. Zum Vergleich: Österreichs Anteil liegt bei etwa 0,2 Prozent der Weltemissionen. **CS**

QUELLE: CAIT CLIMATE DATA EXPLORER, WORLD RESOURCES INSTITUTE, [HTTP://CAIT.WRI.ORG](http://cait.wri.org); EIGENE GRAFIK

## Nachrichten



### VOR 30 JAHREN Ökosteuern

**Wirtschaft und Umwelt 3/1989: Wie kann eine Ökologisierung von Steuern und Abgaben sozial und ökologisch sinnvoll sein?**

„Im Zentrum der heute diskutierten Konzepte von Öko-Steuern stehen Abgaben auf Energie. Aus ökologischer Sicht scheinen sie sinnvoll, da der Verbrauch beziehungsweise die Umwandlung von Energie eine der wesentlichsten Ursachen der Umweltbelastung ist. [...] Erstens stehen die Absichten, durch eine Energieabgabe den Energieverbrauch zu reduzieren, im Widerspruch zu den Überlegungen andere Steuern zu ersetzen. Wenn die Energiesteuer wirken soll, dann wird das Steueraufkommen geringer oder es müssen die Steuersätze laufend angehoben werden. Zweitens sind die verteilungspolitischen Auswirkungen, wenn auch kompensierbar, so doch beachtlich. Zumindest was die Wärmebeschaffung und mit Einschränkungen die Mobilität betrifft, dürften Energiesteuern sozial Schwächere stärker belasten. Eine positive Antwort auf diese [...] Fragen ist unabdingbare Voraussetzung für die Akzeptanz von Öko-Steuern.“

### VOR 15 JAHREN Biokraftstoff-Schmäh

**Wirtschaft und Umwelt 3/2004: Biokraftstoffe sind weder besonders biologisch noch ein Mittel gegen den Klimawandel.**

„Geht es nach dem Landwirtschaftsminister, so sollen bald hohe Mengen an Biokraftstoffen im österreichischen Verkehr eingesetzt werden. Damit soll ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen geleistet werden. Doch bei näherer Betrachtung ist dieser Vorschlag unausgegoren – der Einsatz von Biokraftstoffen ist ineffizient und extrem teuer. [...] Biokraftstoffe halten nicht, was sie versprechen. Betrachtet man nämlich ihren gesamten Lebensweg von der Erzeugung bis zur energetischen Verwertung, so zeigt sich, dass die scheinbaren Vorteile dahinschmelzen. [...] Weshalb setzt der Landwirtschaftsminister daher auf die massive Erhöhung des Einsatzes von Biokraftstoffen? Eben – um der Landwirtschaft willen. Die erhöhte Nachfrage nach Raps oder Zuckerrüben nutzt den Bauern, da sie ein Ansteigen der Preise für die landwirtschaftlichen Rohstoffe nach sich ziehen wird.“

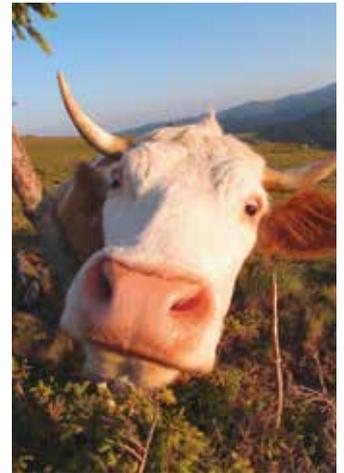


defekt. Dies ist das Ergebnis einer Untersuchung des Instituts für Umweltphysik der Universität Heidelberg im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Die Frächter, vor allem aus Osteuropa, schalten demnach den Katalysator über Softwareeingriffe oder Elektromodule ab, ohne dass dies in den Lkw-Kontrollsystemen aufscheint. Sie ersparen sich durch unterdrückte Harnstoffeinspritzung maximal 1000 Euro pro Jahr.

Diese geringfügige „Einsparung“ verursacht aber enormen Schaden für die Allgemeinheit. Laut Messergebnissen werden die Lkw-Grenzwerte für Stickstoffoxidemissionen (NOx) um den Faktor drei überschritten. Der Umweltschaden ist bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 120.000 Kilometern riesig. Die DUH fordert als Konsequenz Lkw-Kontrollen im Realbetrieb auf Autobahnen. Neben effektiven Verwaltungsstrafen sollen manipulierte Lkw bis zur erfolgten Reparatur stillgelegt werden und Mautvergünstigungen zurück zahlen. **FG**

### HORNLOSE GENTECHNIK-RINDER Fehler im Erbgut übersehen

Neue Gentechnikverfahren sind anscheinend nicht so präzise wie oft behauptet. Nach Untersuchungen der U.S. Food and Drug Administration (FDA) werden beim Einsatz von neuen Gentechnikverfahren an Tieren fehlerhafte Veränderungen des Erbgutes oft übersehen. Die FDA hatte Genom-Analysen von Rindern ausgewertet, die gentechnisch so verändert sind, dass ihnen keine Hörner wachsen. Sie gelten als Positiv-Beispiel für den Einsatz der neuen Gentechnikverfahren. Das Erbgut der Tiere wurde mit sogenannten



Zum Glück nicht hornlos.

TALEN-Nukleasen manipuliert, einer „Gen-Schere“, die oft als besonders präzise beschrieben wird. Bei den Untersuchungen der FDA zeigte sich jetzt, dass sich nicht nur die gewünschte Gen-Sequenz, sondern auch Genkonstrukte der gentechnisch veränderten Bakterien im Erbgut befinden, die als Hilfsmittel bei der gentechnischen Veränderung genutzt wurden. Im Erbgut der Rinder finden sich unter anderem vollständige DNA-Sequenzen, die Resistenzen gegenüber Antibiotika verursachen. Die FDA weist darauf hin, dass es sich bei diesen Fehlern, die durch die neuen Gentechnikverfahren verursacht wurden, kaum um Einzelfälle handeln dürfte. **SI**

### WHO STUDIE Mikroplastik im Trinkwasser

Mikroplastik ist in der Umwelt allgegenwärtig: Auch im abgefüllten Flaschen- und Leitungswasser wurde Mikroplastik bereits nachgewiesen. Nun hat die Weltgesundheitsorganisation WHO die Gesundheitsrisiken von Mikroplastik in Trinkwasser überprüft und gibt eine eingeschränkte Entwarnung. Es gibt derzeit keine Anhaltspunkte, dass die

menschliche Gesundheit durch Mikroplastik im Trinkwasser gefährdet ist. Die meisten der kleinen Partikel werden vom Körper nicht aufgenommen, sondern über den Darm ausgeschieden. Allerdings ist die Datenlage für diese Ergebnisse eher dünn. Um ein Gesundheitsrisiko von Mikroplastik im Trinkwasser gänzlich ausschließen zu können, sind daher weitere Forschungen notwendig. Zudem empfiehlt die WHO Maßnahmen, um den Einsatz von Kunststoffen, wo irgend möglich, zu verringern. **SI**

#### TRINKWASSER VERUNREINIGT

### Hohe Nitrat- und Pestizidwerte

Eine aktuelle parlamentarische Anfrage des NAbg. Markus Vogl zeigt die fehlende Grundwasserpoltik zum Schutz des Trinkwassers in Niederösterreich und Oberösterreich auf. In Regionen mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung bleiben die Nitrat- und Pestizidwerte seit Jahren hoch und liegen zum Teil über den gesetzlichen Grenzwerten. Die Trinkwasserversorger beantragen daher Ausnahmegenehmigungen für Trinkwasser, das die Grenzwerte überschreitet, aber nicht gesundheitsgefährdend ist. In den Jahren 2014 – 2018 wurden wegen überschrittener Nitrat- und Pestizidgrenzwerte 118 Ausnahmegenehmigungen (NÖ: 66; OÖ: 52) sowie 37 weitere für Überschreitungen bei chemischen Stoffen erteilt. Das Land Steiermark zeigt, wie nachhaltiger Grundwasserschutz aussieht: Mit einem umfassenden Programm für die Landwirtschaft konnten die Nitrat- und Pestizidwerte gesenkt werden und liegen dort erstmals wieder unter den Grenzwerten. Das wäre auch für Nieder- und Oberösterreich ein Gebot der Stunde. **SI**

#### INTERVIEW MIT KARIN ZAUNER-LOHMEYER

## EUROPAWEITER KAMPF FÜR BEZAHLBARES WOHNEN

Warum die ungezügelter Profitgier die Wohnungsmärkte in Europa zerstört, und warum die EU mehr gegen die Wohnungskrise unternehmen sollte, erklärt Karin Zauner-Lohmeyer, Sprecherin der Europäischen Bürgerinitiative „Housing for All“.

### Was sind die Anliegen der Europäischen Bürgerinitiative Housing for all? Warum ist die europäische Ebene so wichtig?

Europa steckt in einer dramatischen Wohnungskrise. Immer weniger Menschen können sich das Wohnen in den Städten leisten und es mangelt an leistbarem Wohnraum. Wohnen ist ein Menschenrecht und keine Handelsware! Ein europaweites Problem, braucht eine europaweite Antwort. Die Spekulation mit Grund und Boden treibt die Boden- und Immobilienpreise ins Unendliche. In vielen Städten müssen die Menschen mehr als 40 Prozent ihres Einkommens fürs Wohnen ausgeben. Wir wollen durch unsere Initiative auf all diese Fehlentwicklungen lautstark aufmerksam machen.

### Wie ist die Situation in den europäischen Staaten und welche Maßnahmen müssten gesetzt werden?

Zwei erschreckende Beispiele: In Spanien leben 2 Mio. Menschen auf der Straße, in Deutschland 860.000. Hinzu kommt, dass in Deutschland 1,9 Mio. bezahlbare Wohnungen fehlen. Wohnen ist zwar in der Kompetenz der Staaten, doch die EU Gesetzgebung beschränkt Länder, Gemeinden und Städte, wenn sie in leistbares Wohnen investieren wollen. Wir fordern daher Reformen beim Beihilferecht, bei den Maastrichtkriterien, bei der Regelung von Kurzzeitvermietungen über Online-Plattformen (Airbnb und Co.) und eine kleinräumige Erhebung des Wohnbedarfs in Europa. Die Wurzel allen Übels liegt in der neoliberalen Überzeugung in der EU, dass der ungezügelter Markt alles zum Guten wendet. Der freie Markt wird aber niemals breite Teile der Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum versorgen.

Es braucht hier das staatliche Eingreifen – Wohnen muss Teil der Daseinsvorsorge sein!

### Welche Rolle spielen Immobilienspekulationen bei der Wohnraumentwicklung?

Spekulation spielt beim Thema Wohnen eine entscheidende Rolle. Immobilien werden in Erwartung gekauft, dass die Preise steigen. Bei entsprechender Rendite werden sie verkauft, wie eine Aktie. Gerade in einer Niedrigzinsphase fließt enorm viel Geld in Immobilien. Im „Betongold“ wird der Reichtum gebunkert. Viele Wohnungen stehen deshalb auch leer. Es geht also nicht um die soziale Funktion des Wohnens oder um die Menschen, sondern um den maximalen Profit.

### Warum sollen möglichst viele Menschen gerade in Österreich die Bürgerinitiative unterstützen?

Die Situation in Österreich ist durch die lange Tradition des kommunalen und geförderten Wohnbaus noch vergleichsweise gut, weil in beiden Wohnformen die Mietpreise gedeckelt und den Kräften des freien Markts entzogen sind. Am privaten Markt sind die Mieten zwischen 2008 und 2018 um rund 39 Prozent gestiegen. Das einzige Gegenmittel ist der geförderte, gemeinwohlorientierte und kommunale Wohnbau. Die EU darf die Städte und Gemeinden nicht weiter beschneiden, wenn sie in sozialen Wohnbau investieren wollen. Jede Unterschrift ist eine Unterschrift für die Zukunft der kommenden Generationen! Man kann online auf unserer Homepage unterzeichnen – siehe <https://www.housingforall.eu/de/unterstuetzen-sie-die-kampagneund-unterzeichnen-sie-die-petition-de/>



Karin Zauner-Lohmeyer ist Initiatorin und Sprecherin der Europäischen Bürgerinitiative „Housing for All“.



# Klimaschutz: Schleichen um den immer heißeren Brei

**Das Klima wird heißer. Das hat in diesem Sommer jede und jeder am eigenen Leib gespürt. An vielen Stellen in Westeuropa wurden noch nie da gewesene Temperaturen registriert. Der Druck zu handeln steigt, und es zeigt sich, dass die Aufgaben komplex sind. VON CHRISTOPH STREISSLER\***

## Just Transition

Klimaschutz sozial gerecht gestalten.

**S. 14**

## Mobilitätswende

Klimaschonende Alternativen für den Verkehr.

**S. 18**

Immer öfter begegnen wir heute Ausdrücken wie „Klimaerhitzung“ oder „Klimakrise“. Wer sie verwendet, will darauf hinweisen, dass die Situation dramatischer ist, als Begriffe wie „Globale Erwärmung“ oder „Klimawandel“ es ausdrücken. Es sei dahingestellt, ob eine Änderung im Vokabular auch eine Änderung im Handeln nach sich zieht. Aber die letzten Sommer haben gezeigt, dass die Folgen der Veränderung des Klimas stellenweise einschneidend sind.

Auch wenn es weiterhin problematisch ist, einzelne Wetterereignisse auf die Veränderung des Klimas zurückzu-

führen, zeigen die Berichte des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change, Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen) den generellen Trend: Die Temperatur steigt wegen menschlicher Tätigkeiten: Verbrennung fossiler Energieträger wie Erdöl, Erdgas und Kohle, aber auch Landwirtschaft, Rodung von Wäldern, um die wichtigsten zu nennen.

Um das immer weitere Ansteigen der globalen Durchschnittstemperatur – derzeit etwa 0,2 °C alle zehn Jahre – einzudämmen, braucht es rasche und wirksame Maßnahmen. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts soll es gelin-



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



Der brennende Regenwald im Amazonas - ein Symbol dafür, dass dringend notwendige Klimaschutzmaßnahmen vernachlässigt werden.

gen, dass nicht mehr Treibhausgase ausgestoßen werden, als gleichzeitig gebunden werden (Netto Null Emissionen). Alle Staaten haben Pläne vorgelegt, welche Maßnahmen sie setzen, um diese Ziele zu erreichen – die sogenannten NDC (Nationally Determined Contributions, etwa „national festgelegte Beiträge“).

### **Abkommen von Paris**

Um das Zwei-Grad-Ziel einzuhalten, das in Paris vereinbart wurde, sind diese geplanten Maßnahmen aber nicht genug. Im günstigsten Fall reichen sie derzeit aus, um die Temperaturerhö-

hung unter drei Grad zu halten. Daher sind noch weiterreichende Zielsetzungen notwendig, als die Staaten derzeit zugesagt haben.

Gerade in dieser Situation ist es besorgniserregend, dass einige große Länder den internationalen Klimaverhandlungen den Rücken zuwenden. So haben die USA – nach China der größte Emittent an Treibhausgasen – angekündigt, aus dem Pariser Abkommen auszusteigen, und auch Brasilien – bei den Emissionen an siebenter Stelle – hat unter dem neuen Präsidenten eine Kehrtwendung im Klimaschutz vollzogen. →

### **KURZGEFASST**

Österreich ist Nachzügler bei der Klimapolitik in Europa. Die nächste EU-Kommission will aber für noch mehr Klimaschutz eintreten. Da lässt sich nichts mehr auf die lange Bank schieben: Wenn Österreich die Klimaziele erreichen will, braucht es alle Maßnahmen: ein umfangreiches Klimainvestitionspaket, Ge- und Verbote, Ökosteuern und auch „weiche“ Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung.

### **Aktiv werden**

Mehr Informationen zur Europäische Bürgerinitiative zur Besteuerung von Flugzeugtreibstoff unter <https://stay-grounded.org/initiative-for-eu-kerosene-tax>

## Schwerpunkt Klimapolitik

## AK-FORDERUNG: 10 MRD. FÜR DEN KLIMASCHUTZ (2020-2030)



→ Denn die zunehmende Polarisierung und das Erstarken populistischer und reaktionärer Kräfte lässt auch in der EU eine Schwächung der Klimapolitik befürchten. Beim Europäischen Rat im Juni – dem ersten nach den Wahlen zum Europäischen Parlament – ging es unter anderem um diese langfristige Ausrichtung. Die Präsidentschaft hatte in den Schlussfolgerungen die Formulierung vorgeschlagen, dass „die EU bis 2050 Klimaneutralität im Einklang mit dem Abkommen von Paris“ anstrebt.

Doch vier Mitgliedstaaten – Estland, Tschechien, Polen und Ungarn – sperrten sich dagegen, dass das Jahr 2050 genannt wird. Was blieb, ist nur eine Fußnote: „Für eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten muss die Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden.“

### Rückenwind, Gegenwind

Die Wahl zum Europäischen Parlament hat aber nicht nur die reaktionären Kräfte gestärkt. Auch grüne und linke Positionen haben auf Kosten der tradi-

tionellen Parteien an Gewicht gewonnen. Die designierte Kommissionspräsidentin, die deutschen CDU-Politikerin Ursula von der Leyen bemühte sich, mit weitgehenden Zusagen zur künftigen Klimapolitik die fortschrittlichen Fraktionen für sich zu gewinnen. Sie kündigte eine Verschärfung der Klimaziele für 2030 an, nämlich eine Reduktion der Emissionen um 50 Prozent gegenüber 1990 statt wie bisher 40 Prozent. Für 2050 will sie das Ziel einer klimaneutralen Union rechtlich verankern.

Eine Verschärfung der Ziele bis 2030 wird auch mehr Anstrengungen für die Mitgliedstaaten bedeuten. Während große Industrieanlagen – etwa Stahl-, Zement- und Papierfabriken – sowie kalorische Kraftwerke ihre Emissionen im gemeinsamen System des EU-Emissionshandels verringern, sind die Mitgliedstaaten für die Schritte verantwortlich, mit denen Klimaschutz in

den anderen Sektoren umgesetzt wird: im Verkehr, bei Raumwärme und Kleinverbrauch, in der Landwirtschaft, in der Abfallwirtschaft und bei bestimmten technischen Gasen.

### Strengere Ziele für 2030?

In diesem Bereich ist Österreich verpflichtet, den Ausstoß an Treibhausgasen um 36 Prozent gegenüber dem Wert von 2005 zu verringern. Wenn die Schraube etwas angezogen wird, müssen die Emissionen in Österreich bis 2030 vielleicht sogar halbiert werden.

So oder so bedeutet das eine gewaltige Anstrengung. Viel ambitioniertere Projekte sind nötig, denn bisher ist in der Klimapolitik nur wenig umgesetzt worden, was nicht ohnehin geschehen wäre. Die Verbesserung der Wärmedämmung bei Gebäuden, die seit den 1980er-Jahren zu beobachten ist, geht zum Teil auf den Gedanken des Energiesparens zurück, der älter ist als der Klimaschutz. Es gibt einige Verbesserungen bei umweltfreundlichen Verkehrsträgern, etwa große Ausbauprogramme bei der Bahn oder Ausdehnung der Radwege; aber alle Einsparungen dort wurden durch eine Zunahme im Autoverkehr und im Straßengüterverkehr mehr als aufgehoben. So ist der Verkehr der Bereich, dessen Emissionen seit 1990 am stärksten zugelegt haben – um 72 Prozent.

Je länger nur geredet wird, desto drastischer werden die Einschnitte spä-

### AK-Vorschlag Klimainvestitionspaket

Bis 2030 soll jedes Jahr zusätzlich eine Milliarde Euro investiert werden, u. a.

- 550 Millionen € für Ausbau des ÖV und billigere Tickets
- 300 Millionen € für thermische Sanierung (private und öffentliche Gebäude)
- Weiters Geld für Radwege, PV-Anlagen, Energieeffizienz in Betrieben, Forschung

### Unser Standpunkt



## Mit der Klimapolitik sind schwierige soziale Fragen verbunden. Nur, wenn wir vor ihnen nicht die Augen verschließen, kann Klimaschutz funktionieren.

ter sein müssen. Oder Österreich riskiert Strafzahlungen in Milliardenhöhe bzw. den ebenso teuren Nachkauf von Emissionsrechten. Das zuständige Ministerium schätzt die Kosten dafür auf 6,6 Milliarden Euro. Doch dieses Geld wäre doppelt verloren: erstens schafft es keine Wertschöpfung in Österreich, zweitens muss trotzdem viel Geld in die Hand genommen werden, um die längerfristigen Emissionsminderungen zu erreichen.

### Ein Klimainvestitionspaket

Deshalb ist ein Klimainvestitionspaket das Gebot der Stunde: Statt Strafzahlungen zu riskieren, soll frühzeitig investiert werden, damit Österreich rasch auf einen Pfad einschwenkt, auf dem nicht nur die Klimaziele 2030 erreicht werden können, sondern der zur notwendigen Klimaneutralität bis 2050 führt. Die AK schlägt dazu ein Klimainvestitionspaket vor, mit dem jährlich zusätzlich eine Milliarde Euro in langfristig wirkende Maßnahmen investiert wird (siehe Grafik S. 12).

Daneben braucht es aber auch andere Instrumente. So kann eine sozial gerechte Energiewende nur gelingen, wenn Energiearmut entschlossen bekämpft wird. Hier kann und muss das neue Energieeffizienzgesetz dringend Verbesserungen schaffen. Und es muss Schluss sein mit der Schieflage, dass die Haushalte nur ein Fünftel des Stroms verbrauchen, aber mehr als die Hälfte der Netzkosten und der Ökostromkosten zahlen.

Die Klimawende wird aber nicht gelingen, wenn es nicht auch Ge- und Verbote gibt. Gerade im Verkehr ergänzen diese den Ausbau der Öffis: So sind Tempolimits einzuführen und zu kontrollieren; in der Citylogistik braucht es absehbar Fahrverbote für Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotor; Betriebe sollen zu Mobilitätsmanagement

verpflichtet werden. Kurz: Wo der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist, muss der Individualverkehr zurückgedrängt werden.

Dazu sind auch mutige Schritte in der Raumplanung nötig – und eine verbesserte Koordination über Gemeinde- und Ländergrenzen hinweg. Die Widmung eines Einkaufszentrums auf der grünen Wiese muss der Vergangenheit angehören. Weiters sollen bestimmte thermische Sanierungsmaßnahmen, z.B. die Dämmung der obersten Geschosßdecke, verpflichtend werden – vergleichbar mit Deutschland, wo es derartige Verpflichtungen schon gibt.

### CO<sub>2</sub>-Steuer - eine Lösung für alles?

Manche wollen alle Klimaprobleme mit CO<sub>2</sub>-Steuern lösen. Doch dabei tun sich schwierige Verteilungsprobleme auf. Steuervorschläge müssen immer gemeinsam mit den flankierenden Maßnahmen diskutiert werden. In vielen Fällen sind Steueränderungen nur sinnvoll, wenn sie auf EU-Ebene umgesetzt werden.

Unter Verteilungsgesichtspunkten unproblematisch ist die Forderung, dass Flugtreibstoff (Kerosin) endlich auch besteuert werden soll. Eine Europäische Bürgerinitiative (ECI) hat sich dieser Forderung verschrieben. Die immer noch bestehende Steuerausnahme für Kerosin bedeutet jährlich in der EU einen Steuerausfall von etwa 27 Milliarden Euro. Damit wird eine der klimaschädlichsten Arten des Transports subventioniert.

Doch in anderen Bereichen besteht die Befürchtung, dass CO<sub>2</sub>-Steuern vor allem von Menschen gezahlt werden, die wenig verdienen. Insbesondere bei der Heizenergie haben sie gar nicht die Möglichkeit, auf klimaschonende Alternativen umzusteigen. Deshalb ist die Befürchtung berechtigt, dass eine CO<sub>2</sub>-Steuer zu einer Zwei-Klassen-Gesellschaft führen kann. Die weiter schwelenden Proteste der Gelbwesten in Frankreich sind dafür ein Ausdruck.

Nur wenn verstanden wird, dass mit einer ehrgeizigen Klimapolitik auch schwierige soziale Fragen verbunden sind, nur wenn die damit verbundenen Probleme und Ängste aktiv angegangen werden, wird die Umsetzung der Klimaziele von einer Mehrheit der Menschen mit getragen werden. Und das ist die Voraussetzung für das Gelingen des Klimaschutzes. □

#### LANGFRISTIGE STRATEGIEN GEFORDERT

### POSITIONSPAPIER DER AK

Die EU will im Klimaschutz eine führende Rolle einnehmen. In ihrer Mitteilung „Ein sauberer Planet für alle“ (COM(2018) 733 final) zeichnet die Kommission eine „strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft,“ wie es im Untertitel heißt, und skizziert darin die Klimapolitik der Union bis 2050. Zum einen will sie damit der Verpflichtung nachkommen, gemäß dem Artikel 4 Absatz 19 des Abkommens von Paris eine langfristige Strategie vorzulegen. Zum anderen sollte damit aber auch die kommende Kommission angehalten werden, den ambitionierten Kurs der scheidenden fortzusetzen.

Die Arbeiterkammer hat dazu ein Positionspapier ausgearbeitet, in dem sie darlegt, wie die Klimapolitik langfristig und sozial gerecht gestaltet werden muss. Denn es ist klar, dass Klimaschutz nur funktionieren kann, wenn er mit der Mehrheit der Menschen gemacht wird. Daher fordert sie die Kommission auf, bei den konkreten Maßnahmen auf diese soziale Gerechtigkeit, die international auch als „Just Transition“ bezeichnet wird, besonders zu achten. Dafür braucht es nicht weniger als ein neues Wohlstands- und Verteilungsmodell, in dem die auf Wachstum ausgerichtete Wirtschaftspolitik der EU von einer wohlstandsorientierten Wirtschaftspolitik abgelöst wird.

# Sozial gerechte Klimapolitik und Just Transition

**Der Klimawandel ist und bleibt eine der größten Herausforderungen für die nationale, europäische und internationale Politik bleiben. Seine Eindämmung kann nur gelingen, wenn Klimapolitik nicht primär als eine technologische, sondern als eine zutiefst soziale Frage verstanden wird. VON FLORIAN WUKOVITSCH\***

## KURZGEFASST

Der Kampf gegen den Klimawandel wird nur dann eine breite Unterstützung finden, wenn er sozial gerecht gestaltet ist. Strategien einer „Just Transition“ nehmen die Notwendigkeit einer zügigen Dekarbonisierung ernst, legen aber ein besonderes Augenmerk auf die Interessen der ArbeitnehmerInnen: Nachteilige Auswirkungen müssen abgemildert, Chancen im Sinne der Beschäftigten genutzt werden.

**D**as Pariser Klimaschutzabkommen sieht vor, dass der globale Temperaturanstieg seit Beginn der Industrialisierung im besten Fall auf 1,5 Grad Celsius begrenzt wird. Der dafür notwendige Ausstieg aus fossilen Energieträgern wird einen tiefgreifenden Wandel von Wirtschaft und Lebensweise mit sich bringen. Anpassungen der Produktion, der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen und der Infrastruktur werden in einigen Sektoren Beschäftigungsrückgänge nach sich ziehen. Insgesamt sind mit der Transformation Chancen, aber ebenso hohe Kosten verbunden.

In den letzten Jahren sind die Auswirkungen der Klimakrise weltweit immer stärker wahrzunehmen, nicht zuletzt an extremen Wetterereignissen. Während diese insgesamt wirtschaftliche Kosten in Rekordhöhe verursachen, sind Menschen mit geringem Einkommen sowohl den Auswirkungen des Klimawandels als auch den Herausforderungen der Klimapolitik tendenziell stärker ausgeliefert als Wohlhabende.

So fordern Anpassungsmaßnahmen wie etwa der Einbau von Klimaanlagen ebenso ausreichende finanzielle Mittel wie der Umstieg auf „steuerschonende“ Elektromobilität.

Angesichts der großen Dringlichkeit der Klimafrage bemühen sich die EU-Institutionen aktuell darum, den Rahmen für die zügige Dekarbonisierung der Wirtschaft weiter zu schärfen.

Bereits Ende letzten Jahres hat die Europäische Kommission ihre „strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“, die Mitteilung „Ein sauberer Planet für alle“, vorgelegt. Darin betont sie, dass der Ausstieg aus fossiler Energie eine große soziale Herausforderung darstellt und für die Beschäftigten mit Chancen und Risiken verbunden ist (siehe Kasten S. 13). In ihrem jüngsten Reflexionspapier zur Umsetzung der UN-Ziele nachhaltiger Entwicklung spricht sie sich in diesem Sinne für die „Sicherstellung einer sozial gerechten Wende“ aus. →



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

## Publikation

EGB-Leitfaden „Involving trade unions in climate action to build a just transition“, Mai 2018, Download unter <https://www.etuc.org/en/publications>.



Nicht das Auto sondern das Know-how der Beschäftigten und Betriebe muss im Zentrum stehen.

**WAS WIRD AUS ÖSTERREICHS AUTOZULIEFERINDUSTRIE?**

## ÖSTERREICHS FAHRZEUGINDUSTRIE AM SCHEIDEWEG

**R**und 75.000 Menschen arbeiten in der österreichischen Autozulieferindustrie. Ein vom Klima- und Energiefonds unterstütztes Forschungsprojekt von Uni Wien und Boku beleuchtet die Zukunftsfähigkeit dieser Branche. Dafür wurde die Struktur des Sektors genauer untersucht und es wurden BetriebsrätInnen befragt, um den primär betroffenen Beschäftigten eine Stimme zu geben.

Auf den ersten Blick sieht es nicht rosig aus: Von den 15 Mrd. Euro Umsatz, die die Unternehmen des WKÖ-Fachverbandes „Fahrzeugbau“ jährlich erwirtschaften, stammen vier Millionen aus dem Bereich Verbrennungsmotoren und Getriebe. Durch dubiose Privatisierungen wurden Betriebe zu „verlängerten Werkbänken“ von internationalen Konzernen. Die Entscheidungsmacht liegt in den Zentralen im Ausland. Die BetriebsrätInnen beklagen, dass sie bei Verhandlungen vor Ort kein kompetentes

Gegenüber haben. Ähnlich problematisch ist auch die hohe Exportquote. Dadurch ist man von nicht beeinflussbaren Entwicklungen und Märkten abhängig.

Auf der Habenseite verfügt Österreich über gute Verkehrsunternehmen im öffentlichen Besitz (ÖBB, Wiener Linien usw.), sowie über eine leistungsfähige Bahn- und Elektroindustrie. Ausbildung und Motivation der Beschäftigten in der Zulieferindustrie sind außerordentlich gut und garantieren hohe Qualität. „Made in Austria“ hat einen guten Ruf. BetriebsrätInnen und Gewerkschaften haben ein hohes Niveau an Sozialstandards und Gehältern erkämpft. Von den Beschäftigten werden immer wieder Vorschläge eingebracht, um die Produktion zu diversifizieren und Abhängigkeiten zu verringern. Dabei geht es in drei Richtungen:

- andere bzw. zusätzliche Produkte (z.B. Lösch- statt Kampfpanzer)
- Fertigungstiefe erhöhen anstatt nur als

Montagewerk zu fungieren (Bestandteile selbst fertigen)

- Auftragsarbeit für andere Firmen (Zahnräder erzeugen und/oder veredeln, Schweißarbeiten für andere übernehmen usw.)

Dass es Veränderungen geben wird, ist allen klar. Gleichzeitig kann das Elektroauto nicht als alleiniger Baustein einer Mobilitätswende gesehen werden. Bezüglich Geschwindigkeit und Richtung der Transformation müsste die Politik ein klares und verlässliches Bild vermitteln. Sowohl des „Was“, als auch das „Wie“ der Produktion sollte demokratisiert werden, woraus sich die Frage des Eigentums und der Entscheidungsmacht stellt. Mit alternativen Produkten und Dienstleistungen, sowie Arbeitszeitverkürzung – unter Beibehaltung der bestehenden sozialen Standards – könnte die Mobilitätswende unterstützt werden. □



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

## Schwerpunkt Klimapolitik



Es geht um soziale Sicherheit und zukunftsfähige Arbeitsplätze.

### Gewerkschaftliche Zugänge

Diese Initiativen zeigen, dass die soziale Dimension der Klimapolitik von den relevanten Institutionen anerkannt wird. „Just Transition“ (gerechter Übergang) wurde auch im Zusammenhang mit den internationalen Klimaverhandlungen als Leitbegriff der Gewerkschaftsbewegung geprägt. Seit dem Beginn der internationalen Klimapolitik bemühen sich der Internationale Gewerkschaftsbund bzw. seine Vorläuferorganisationen darum, die Interessen von ArbeitnehmerInnen und Fragen sozialer Gerechtigkeit in den Verhandlungsprozess einzubringen.

Im Vordergrund stehen dabei zwar oftmals die Effekte von Klimawandel und -politik auf jene Beschäftigten, die von diesen Entwicklungen negativ betroffen sein könnten. Dennoch werden Ansatzpunkte für eine gerechte Gestaltung des notwendigen Strukturwandels und deren Auswirkungen auf Arbeits- und Lebensbedingungen auch breiter thematisiert. Konkrete Pfade für einen gerechten Übergang in eine postfossile Gesellschaft können dann gleichzeitig zur Erreichung beschäftigungs-, sozial- und umweltpolitischer Ziele beitragen. Im Mai 2018 hat beispielsweise der EGB einen Leitfaden zu Just Transiti-

on vorgelegt. Neben Empfehlungen zu wirtschaftlicher Diversifizierung und Industriepolitik, Qualifikationen und sozialer Sicherheit enthält dieser auch einen Überblick über die gewerkschaftliche Beteiligung an der Entwicklung von nationaler Klimapolitik sowie innovative Praxisbeispiele. Da Lösungen stets kontextspezifisch sein müssen, versucht auch die AK, den klimapolitischen Diskurs in Österreich durch Veranstaltungen („Zur Zukunft von Arbeit und Umwelt“, AK-Klimadialoge), Veröffentlichungen und Allianzen (siehe Kasten S. 17) dahingehend zu beeinflussen.

### Für eine sozial gerechte Klimapolitik

Die AK fordert in ihren Positionen zur Klima- und Energiepolitik primär einen sozial gerechten Wandel und bezieht sich dabei u. a. auf das Konzept einer „Just Transition“. Darunter versteht sie die Gestaltung der Klima- und Energiepolitik in einer Weise, die die klimapolitischen Erfordernisse ebenso ernst nimmt wie die Interessen der ArbeitnehmerInnen. Die nachteiligen Auswirkungen der Transformation müssen abgemildert werden, während es ihre positiven Potenziale aktiv zu nutzen gilt. In Stellungnahmen werden stets Beschäftigungs- und Verteilungsaspekte

der Klimapolitik umfassend thematisiert. Die AK erwartet von der nächsten österreichischen Bundesregierung und von der kommenden Europäischen Kommission, dass sie bei hoher klimapolitischer Ambition Fragen sozialer Gerechtigkeit im Kern berücksichtigen.

Um die Klimaziele zu erreichen, wird der Einsatz sämtlicher politischer Instrumente gefordert, von klassischen ordnungsrechtlichen Vorgaben bis zu Bewusstseinsbildung. Ein Schwerpunkt liegt insbesondere auf gezielten öffentlichen Investitionen.

Dabei muss die Entstehung einer Zwei-Klassen-Gesellschaft bei Energiezugang und Mobilität verhindert werden. Energieversorgung und ein flächendeckendes Angebot an öffentlichen Verkehrsdiensten sind grundlegende Leistungen der Daseinsvorsorge. Eine sichere Versorgung mit sauberer Energie und emissionsfreier Mobilität für alle Menschen ist das notwendige Ziel. Daher ist darauf zu achten, dass Netz- und Ausbaurkosten fair verteilt sind und Energieeffizienzmaßnahmen auch bei einkommensschwächeren Haushalten ankommen. Energiearmut muss entschlossen bekämpft werden, eine Ökologisierung des Steuersystems unbedingt sozial gerecht ausgestaltet sein.

## SOZIALE GERECHTIGKEIT GEFORDERT

Die AK erwartet von der nächsten Bundesregierung und von der kommenden Europäischen Kommission, dass sie bei hoher klimapolitischer Ambition Fragen sozialer Gerechtigkeit im Kern berücksichtigen.



**„Just Transition“ ist im Zusammenhang mit den internationalen Klimaverhandlungen ein Leitbegriff der Gewerkschaftsbewegung.**

## Ansätze einer Just Transition

ArbeitnehmerInnen, die durch Klimawandel und Klimapolitik bedingte Veränderungen negativ betroffen sein könnten, müssen besonders bedacht werden. Für sie gilt es, unter Einbindung ihrer betrieblichen und überbetrieblichen InteressenvertreterInnen, möglichst frühzeitig Strategien zu entwickeln. Diese können auf die Umstellung ganzer Betriebe auf neue Geschäftsfelder abzielen (siehe S. 15), oder primär arbeitsmarktpolitische Vorkehrungen für die Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten und deren wirtschaftliche Absicherung treffen.

Zur Einbettung dieser Strategien sind funktionierende sozialstaatliche Strukturen, handlungsfähige öffentliche Unternehmen sowie gut finanzierte Leistungen der Daseinsvorsorge und sozialen Sicherheit unumgänglich. Bei Abhängigkeit ganzer Regionen von einzelnen Branchen können darüber hinaus umfassende strukturpolitische Konzepte für eine Bewältigung des Wandels erforderlich sein. Zur Unterstützung einer gelingenden Transformation sind daher ausreichende Mittel vorzusehen. In diesem Sinne ist auch die Einrichtung eines eigenen EU-Just Transition Fonds in Betracht zu ziehen.

Derzeit bestehen primär Vermutungen oder Befürchtungen, wie sich die Klimapolitiken im In- und Ausland auf die Produktionsstrukturen in Österreich auswirken könnten. Ebenso gibt es berechtigte Warnungen vor den negativen Verteilungseffekten klimapolitischer Instrumente. Nun gilt es, diese Wirkungen in einem kooperativen Vorgehen von Wissenschaft, Verwaltung, Zivilgesellschaft, SozialpartnerInnen und Politik zunehmend faktenbasiert zu untermauern. Zuverlässige empirische Evidenz ist eine zentrale Voraussetzung, um ambitionierte Klimapolitik sozial gerecht zu gestalten. □

**Eine sichere Versorgung mit sauberer Energie und emissionsfreier Mobilität für alle Menschen ist das notwendige Ziel.**

### Weiterführend: Climate Justice

Die „Foundation for European Progressive Studies“ (FEPS) hat mit einigen Partnerinstitutionen wie der Fondation Jean Jaurès oder der Friedrich-Ebert-Stiftung im Vorfeld des UN-Klimagipfels am 23. September 2019 ein Grundsatzpapier zu progressiver Klimapolitik vorgelegt. Unter dem Titel „UNited for climate justice“ werden in fünf zentralen Dimensionen Vorschläge für mehr Klimagerechtigkeit unterbreitet.

Online unter:  
[www.feps-europe.eu/resources/publications.html](http://www.feps-europe.eu/resources/publications.html)



### POSITIONSPAPIER „JUST TRANSITION“

## KLIMASCHUTZ DEMOKRATISCH GESTALTEN

Im Februar 2019 wurde das von einzelnen Gewerkschaften und anderen Organisationen der Zivilgesellschaft unter AK-Beteiligung erarbeitete Positionspapier „Just Transition: Klimaschutz demokratisch gestalten!“ veröffentlicht. Darin wird die Frage eines gerechten Übergangs explizit in einen breiteren Transformationsdiskurs eingebettet, mit der Vision, die globale Ausbeutung von Mensch und Natur zu beenden. Neben der Unterstützung der vom Umbau von Produktion und Arbeitswelt betroffenen Beschäftigten wird auch Solidarität mit Menschen in anderen Weltregionen und ein umfassender Schutz der Umwelt gefordert. Maxime ist die Durchsetzung eines guten Lebens für alle Menschen, also die Sicherstellung guter Arbeits- und Lebensbedingungen, was auch den sicheren Zugang zu leistbarer und sauberer Energie und Mobilität umfasst. Um diese Ziele zu erreichen, ist die demokratische Teilhabe von ArbeitnehmerInnen und BürgerInnen auf allen Ebenen, von der betrieblichen bis zur internationalen, unumgänglich. Arbeitsmarkt-, Sozial- und wirtschaftspolitische Instrumente sowie betriebliche Maßnahmen sollen soziale Sicherheit und zukunftsfähige, gute Arbeitsplätze gewährleisten. Flankiert werden diese Maßnahmen von einer Neudefinition von Arbeit sowie einer Umverteilung von Arbeitszeit und gesellschaftlich notwendiger Arbeit.

### Zum Downloaden

WadK-Positionspapier „Just Transition – Klimaschutz demokratisch gestalten“, Februar 2019, Download unter <http://www.wege-aus-der-krise.at>.

# Verkehrsemissionen drastisch senken - aber wie?

**Der Verkehr ist der zweitgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen, von einer Senkung ist bislang keine Spur. Eine wirksame Politik muss auf den öffentlichen Verkehr setzen und mit einem breiten Maßnahmenbündel leistbare Alternativen für alle schaffen. VON SYLVIA LEODOLTER\***

## KURZGEFASST

Wenn die Klimaziele im Verkehrsbereich erreicht werden sollen, reicht die Förderung von E-Autos nicht aus. Zum Pkw-Verkehr, der fast zwei Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht, muss es leistbare und den Bedürfnissen der Menschen entsprechende klimafreundliche Alternativen geben. Vor allem in den peripheren Regionen ist Österreich noch weit davon entfernt, aber eine sozial und verteilungspolitische Klimapolitik ist möglich.

**D**er Verkehr ist das Sorgenkind der Klimapolitik, denn noch ist von einer Mobilitätswende nichts zu sehen. Ganz im Gegenteil: Der Sektor Verkehr ist für fast 30 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich und verursachte im Jahr 2017 Emissionen im Ausmaß von 23,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Das bedeutet eine erneute Steigerung von fast drei Prozent im Vergleich zum Jahr davor und eine Verfehlung der im nationalen Klimaschutzgesetz vorgegeben Mengen. Die ersten Daten für 2018 zeigen, dass die Emissionen des Verkehrs – im Gegensatz zu allen anderen Sektoren – erneut weiter gestiegen sind. Das Ziel 15,7 Mio. Tonnen im Jahr 2030, zu dem Österreich sich im Rahmen der EU verpflichtet hat, ist grundsätzlich erreichbar – allerdings nur mit raschen, tiefgreifenden und wirksamen Maßnahmen.

Die Ursachen für die negative Bilanz liegen im ungebremsten Wachstum des Verkehrs. 89 Prozent der benötigten Energie des Verkehrssektors stammen aus fossilen Erdölprodukten (Flugver-

kehr nicht eingerechnet). Die Fahrleistung des Pkw-Verkehrs und noch stärker des Schwerverkehrs mit Lkw ist auch 2017 weiter gestiegen. Ebenso steigt der Motorisierungsgrad immer noch an: Pro 1000 Einwohner gab es in Österreich 562 Pkw (2017: 555 Pkw/EW), am meisten im Burgenland mit 662 und am wenigsten in Wien mit 374. Immer noch dominiert der Dieselantrieb mit 55,8 Prozent der Fahrzeugflotte vor den Benzinern mit 43 Prozent. Die 21.000 Elektro-Pkw machen nur etwa 0,4 Prozent der Flotte aus, Benzin/Elektro-Hybridfahrzeuge 0,7 Prozent. Zugelassene Wasserstoff-Pkw (Brennstoffzelle) gab es 2018 gerade einmal 24 Stück. Da ist also von Dekarbonisierung noch keine Rede. Das gilt noch stärker für den Lkw-Verkehr, dessen CO<sub>2</sub>-Emissionen fast 40 Prozent der gesamten Verkehrsemissionen ausmachen.

Dennoch ist die Politik untätig: Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr? Bisher Fehlanzeige oder kontraproduktiver Populismus wie Tempo 140 km/h auf der Autobahn. Aber nicht nur



\*Sylvia Leodolter ist Ökonomin und Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien.



Die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Peripherie ist ausbaufähig.

## „ Die Mobilitätswende muss für die Menschen im ländlichen Raum klimafreundliche und leistbare Alternativen schaffen.

der Pkw-Verkehr gilt als heilige Kuh der Verkehrspolitik, auch der Straßengüterverkehr darf nicht beschränkt oder belastet werden. Dass dabei nicht nur die Umwelt, sondern auch die Einkommen und Arbeitsbedingungen der BerufslenkerInnen auf der Strecke bleiben – vor allem im internationalen Güter- und Busverkehr – wird ausgeblendet. Der ungebremste Verkehr verursacht aber auch andere negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, etwa durch Luftschadstoffe und Lärm, aber auch durch Bodenversiegelung oder durch das Zerschneiden der Landschaft.

### **Klimaschonende Mobilitätsgarantie**

In der österreichischen Klima- und Energiestrategie werden die Probleme

grundsätzlich erkannt. Die bisher ins Treffen geführten oder bereits begonnenen Maßnahmen greifen jedoch zu kurz oder sind einseitig auf die Förderung der Elektromobilität im Pkw-Bereich bzw. im Güterverkehr auf vage Absichtserklärungen konzentriert.

Aber es geht auch anders. Statt sich auf einen Wechsel der Antriebstechnologie zu konzentrieren, sollten die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen. Wenn man diese als Ansatzpunkt für sozial und ökologisch verträgliche Maßnahmen wählt, ist eine Welt mit deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen durchaus attraktiv. Ziel muss eine klimaschonende bzw. emissionsfreie Mobilitätsgarantie für alle sein. Mobilität ist aber kein Selbstzweck, sondern dient als Mittel der Erfüllung dahin-

terliegender Grundbedürfnisse. Wer nicht mobil ist, kann am sozialen und öffentlichen Leben kaum teilnehmen. Neben der Frage der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes geht es auch um soziale Kontakte, Nahversorgung, Bildung, Erholung und um Lebensqualität. Daraus ergibt sich, dass die Sicherstellung der Mobilität für alle Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist. Am besten dazu geeignet – aus ökologischer und sozialer Sicht – ist der öffentliche Verkehr. Er ist ein zentraler Schlüssel für eine Mobilitätswende. Daneben sind aber auch ordnungspolitische Maßnahmen nötig, die den Straßenverkehr mit fossilem Antrieb – sowohl für Personen als auch Güter – beschränken oder bremsen. Bei steuerlichen Maßnahmen ist unbedingt darauf zu achten, dass sie verteilungspolitisch gerecht sind, so wie dies bei den Vorschlägen der AK zur Ökologisierung des Pendlerpauschale sichergestellt ist.

### **Alternativen für den Arbeitsweg fehlen**

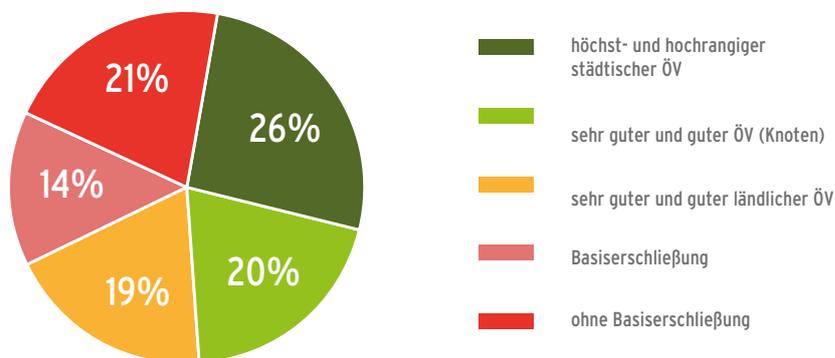
Ein Blick auf das Mobilitätsverhalten in Österreich macht deutlich, dass sowohl beim Angebot als auch der Nutzung des öffentlichen Verkehrs noch viel Luft nach oben besteht. Dort, wo der ÖV (öffentliche Verkehr) gut ausgebaut ist und den Bedürfnissen entspricht, wird er auch verwendet. So liegt der Anteil des ÖV im Jahresdurchschnitt an Werktagen in Wien bei fast 40 Prozent, während er in den peripheren Regionen nur bei etwas über acht Prozent liegt. Das schlägt sich auch im CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des persönlichen Verkehrsverhaltens nieder. Dieser liegt in Wien bei etwa 3,8 kg pro Person und Tag, in den peripheren Bezirken ist er doppelt so groß. In Summe kommt mehr als die Hälfte aller CO<sub>2</sub>-Emissionen des Perso- →

#### **Tipp zum Nachlesen online:**

ÖREK „Plattform Raumordnung & Verkehr“: Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV Güteklassen, Abschlussbericht, 2017, <https://www.oerok.gv.at>

## Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr

(an Werktagen ohne Schule, nach ÖV-Güteklasse)



→ nenverkehrs aus den peripheren Regionen, rund 13 Prozent kommen aus Wien und acht Prozent aus den übrigen Großstädten. Die Verkehrswende muss also vor allem für den ländlichen Raum klimafreundliche Alternativen schaffen.

Für ArbeitnehmerInnen ist der tägliche Weg zur Arbeit der wichtigste Mobilitätsgrund. Während im österreichischen Schnitt zwei Drittel der Erwerbstätigen ihren Arbeitsweg mit einem Pkw (61 Prozent als LenkerIn) und nur ein Drittel klimafreundlich mit dem ÖV (14 Prozent), zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen, sind in ländlichen Regionen deutlich mehr ArbeitnehmerInnen mit dem Pkw zur Arbeit unterwegs. Im Burgenland beträgt der Anteil der Pkw-LenkerInnen auf dem Arbeitsweg 73 Prozent, aber sogar in Wien fahren – trotz des ausgezeichneten ÖV-Angebots – 34 Prozent täglich mit dem Auto in die Arbeit. Ein attraktives Angebot

ist also der zentrale Ansatz, aber offensichtlich gibt es auch andere Gründe für die Verkehrsmittelwahl.

### Öffentlicher Verkehr als Rückgrat der Mobilitätswende

Eine Offensive für den ÖV muss viele Elemente beinhalten: Ausbau der Infrastruktur, um Engpässe und weiße Flächen zu beseitigen, den Bedürfnissen entsprechende Mindestbedienstandards mit einem integrierten Taktfahrplan und leistbaren Tarifen, bessere Erreichbarkeit regionaler Zentren und Arbeitsplätze auch an schulfreien Tagen und an Tagesrandzeiten, flexible Mobilitätsangebote in weniger dicht besiedelten Orten (Mikro-ÖV integriert in die

Verkehrsverbünde und mit fair bezahlten Beschäftigten, Fahrgemeinschaften) sowie ausreichende und sichere Umsteigemöglichkeiten vom Fahrrad oder dem (elektrisch betriebenen) Pkw auf Bahn und Bus.

Die von Verkehrsverbänden, Ländern und dem Bund 2016 beschlossenen – aber in der Realität bei weitem noch nicht umgesetzten – Mindestbedienstandards für die Versorgung von Siedlungskernen mit öffentlichem Verkehr (ÖV-Mindestbedienstandards) sind zwar ein positiver Schritt in Richtung flächendeckendes Angebot, allerdings noch weit davon entfernt, das private Auto für die Bevölkerung und insbesondere die ArbeitnehmerInnen am Land entbehrlich zu machen. Das Hauptangebot des ÖV am Land richtet sich nach den SchülerInnen. Daher gibt es in Österreich für rund 1,7 Mio. Menschen oder fast 21 Prozent an Werktagen ohne Schulbetrieb keine Mindestversorgung (vier Buspaare pro Tag) mit öffentlichem Verkehr. Aber auch an Schultagen gilt dies immerhin noch für 1,3 Mio. Dazu kommen noch jeweils rund 14 Prozent der Bevölkerung, für die es gerade einmal diese Basiserschließung gibt. Für rund ein Drittel der Bevölkerung gibt es also bis heute keine Alternative, um auf dem täglichen Arbeitsweg auf den ÖV setzen zu können.

### UNKONVENTIONELLE ANSÄTZE

## DIE „LISSABON-STUDIE“ ALS DENKANSTOSS

Das International Transport Forum bei der OECD hat 2015 in der „Lissabon-Studie“ gezeigt, dass es mit einer digitalen Mobilitätszentrale möglich ist, völlig ohne private Pkw alle Wege ohne Bequemlichkeitsverluste durch eine Kombination von autonomen Sammeltaxis, Minibussen und dem vorhandenen U-Bahnsystem zu ersetzen. Dabei war die Qualitätsanforderung für

dieses Sharing-Modell enorm: Tür-zu-Tür-Service, kurze Wartezeiten, einfache Bestellung über Smartphones, komfortable Fahrzeuge, keine Zusatzkosten. Die Ergebnisse des Modells sind eindrucksvoll. Mit drei Prozent der Fahrzeuge können alle Wege bewältigt werden, 95 Prozent weniger parkende Autos und um 34 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Derzeit werden in vielen Bundesländern gemeinsam mit dem Bund neue Verkehrsdiensteverträge, also langfristige (10-15 Jahre) Bestellungen, im Eisenbahnnahverkehr verhandelt. Diese Verträge müssen bis Jahresende 2019 abgeschlossen sein, um ab 2020 das ÖV-Angebot auf der Schiene sicherzustellen. Zwar ist durchaus eine Ausweitung des Schienenangebots vorgesehen, für eine echte Mobilitätswende reicht es aber lange nicht. Zusätzliche Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind daher ein Gebot der Stunde. Die AK fordert im Rahmen einer Klimaschutzmilliarde, die jährlich bis 2030 für Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele zur Verfügung gestellt werden sollen, den größten Teil, nämlich 550 Mio. jährlich für einen umfassenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weitere 40 Mio. jährlich für die Radinfrastruktur. □

## Die Mobilitätsbedürfnisse und nicht der Wechsel der Antriebstechnologie müssen im Mittelpunkt stehen.

### Zum Nachlesen:

Die Lissabon-Studie des ITF: [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb\\_self-drivingcars.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf) und eine Zusammenfassung [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/martinezviegas\\_trb2016.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/martinezviegas_trb2016.pdf)

### INTERVIEW MIT BEATE LITTIG

## IST EINE TRENDWENDE IN SICHT?

Zivilgesellschaft und Medien machen die Dringlichkeit einer wirksamen Klimapolitik in den letzten Monaten zunehmend zum Thema. Über die gesellschaftlichen Voraussetzungen einer klimapolitischen Trendwende spricht die *Wirtschaft & Umwelt* mit der Soziologin Beate Littig.

**Klimaschutz ist aktuell eines der wichtigsten politischen Themen in Europa. Wovon wird es abhängen, ob nun entscheidene Schritte für eine zielführende Energiewende gesetzt werden?**

In Österreich ist gerade Wahlkampf und da scheint keine Partei ohne Ankündigungen zur Klimapolitik auszukommen. Ob das mehr als Rhetorik ist, wird sich zeigen; in der Vergangenheit sind solche Ankündigungen schnell verpufft.

Man muss auch bedenken, dass sich weiterhin nur ein kleiner Teil der österreichischen Bevölkerung aktiv einbringt, sich z.B. an den Demonstrationen von Fridays for Future beteiligt.

Ich vermute, dass erst sehr großer Druck wie etwa die anstehenden CO<sub>2</sub>-Kompensationszahlungen an die EU, gepaart mit noch mehr Hitzewellen und Starkregen sowie Einkommenseinbußen in der Landwirtschaft oder im Tourismus, zu größeren Veränderungen führen werden.

**Sie beschäftigen sich in Ihren Arbeiten mit nachhaltiger Lebensführung. Was ist darunter zu verstehen? Gibt es Rollenvorbilder?**

Eine nachhaltige Lebensführung heiße eine Alltagspraxis, die langfristig sozial- und umweltverträglich und global gerecht ist.

In der Regel ist das alltägliche Verhalten der meisten Menschen inkonsistent: Nachhaltigkeitsorientierte Praktiken in einzelnen Bereichen werden durch weniger nachhaltige in anderen wettgemacht.

Das gilt auch für die von uns beforschten alternativen Wohnformen,

auch wenn sie in einigen Bereichen vorbildhafte Experimente sind.

**Welche Voraussetzungen braucht es, damit Menschen ihren Alltag nachhaltiger gestalten, etwa ihre Mobilitätsbedürfnisse klimaschonend erfüllen?**

Grundsätzlich ist es so, dass menschliches Verhalten von vielfältigen Faktoren abhängt, in weiten Teilen erlernt ist und gerade, was den Alltag angeht, routinenhaft praktiziert wird.

Neben einer entsprechenden Infrastruktur, gehören zu den Verhaltensvoraussetzungen auch finanzielle Möglichkeiten, Gebote und Verbote mit entsprechender Belohnung oder Sanktionen, Einstellungen, affektive Vorlieben oder Abneigungen, Wissen, Kenntnisse und körperliche Fähigkeiten sowie die Verhaltensweisen von Peers und Vorbildern.

Soll Verkehrsverhalten verändert werden, muss an all diesen Stellschrauben gleichzeitig gedreht werden. Moralische Appelle allein nutzen da herzlich wenig. Soll also die Wahrscheinlichkeit für mehr Fahrradfahrten erhöht werden, bedarf es einer entsprechenden Fahrradinfrastruktur (z.B. wie in Kopenhagen), der Betonung z.B. des Gesundheitseffekts des Radelns (Promis als Vorbilder) und das Einüben des Radfahrens von Kindheit an. Dafür müssen politisch die Weichen gestellt werden, und da wird es ohne Einschränkungen für die weniger umweltverträglichen Fahrzeuge nicht gehen. Zentral wäre dabei Kostenwahrheit hinsichtlich des Autofahrens, Fliegens etc. und eine entsprechende Besteuerung.



**Beate Littig** koordiniert die Forschungsplattform sozial-ökologische Transformationsforschung am IHS in Wien und ist Dozentin für Soziologie an der Universität Wien. Die nachhaltige Zukunft der Arbeit steht dabei im Zentrum.

Die Tage des klassischen Verbrennungsmotors sind gezählt. Einen Ausstieg kann aber nur eine innovative Entwicklung mit leistbaren Alternativen und sinnvollen Lösungen am Motorensektor bringen. Genau in diese Richtung forscht, entwickelt und prüft das Unternehmen AVL List GmbH. **VON EVA-MARIA LEODOLTER\***

# AVL arbeitet intensiv am Motor der Zukunft

## KURZGEFASST

Steirische Innovationen & prämierter Arbeitgeber: AVL List GmbH ist das weltweit größte, unabhängige Unternehmen für Entwicklung, Simulation und Testen von Antriebssystemen für Pkw, Nutzfahrzeugen, stationären Motoren, Großmotoren sowie deren Integration in das Fahrzeug. Die „Wirtschaft und Umwelt“ konnte sich von den neuesten Technologien in der Forschungsabteilung vor Ort am Hauptstandort Graz überzeugen.

**E**igentlich hatte der Siegeszug des Elektro-Fahrzeuges ja bereits 1899 in Paris begonnen, als zwei erfinderische Herren in ihren „tollkühnen“ Kisten um die Wette fuhren. Denn der mit zwei 25 kW-Motoren ausgestattete E-Flitzer hatte schlussendlich die Nase vorn und knackte die 100-km/h-Hürde – der bis dato schnellste Benzinmotor und vorangegangene Rekordhalter blieb auf der Strecke. Verbrennungsmotoren wollte in dieser Zeit ohnehin niemand auf den Straßen – man musste sie mittels Kurbel „anwerfen“, sie holpten, stanken und rauchten und Benzin war damals, weil brandgefährlich, am ehesten in Apotheken zu bekommen.

## Wie erfunden so verschwunden

Der ausgelöste Trend war phänomenal – 60.000 batteriebetriebene Wagen gab es in den USA um die Jahrhundertwende und fast so viele Ladestationen. Den Elektro-Boom hatte Ferdinand Porsche begründet. Er baute in der Wiener Hofwagen-

fabrik von Ludwig Lohner das erste Hybridauto. Um die Reichweite der E-Mobile zu erhöhen, baute Porsche einen Generator ins Auto ein, angetrieben von einem Daimler-Verbrennungsmotor. Auf der Pariser Weltausstellung 1900 wurde dieser „Lohner-Porsche“ präsentiert. Modernst ausgestattet übrigens – mit Radnabenmotoren. 1912 wurden auch international verstärkt Elektro-Fahrzeuge gebaut und verkauft. Aber mit der Erfindung des Anlassers durch Charles Kettering aus Ohio endete der Boom fast so schnell wie er gekommen war. Benziner galten fortan als einfacher zu bedienen, hatten größere Reichweiten für Überlandfahrten. So scheiterten die leisen Wunderautos damals schon aus den selben Gründen, aus denen sich Autofahrer heute zieren, ein Elektro-Fahrzeug zu kaufen.

## Innovation in grün-weiß

Schon um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert gab es viele kluge Köpfe in und um Österreich. Das ist heute ge-

nauso – auch wenn einem das nicht immer so bewusst ist oder plakativ vor Augen geführt wird.

1948 hatte Hans Helmut List die Idee sich mit führenden Motor-Experten zur Arbeitsgemeinschaft IBL zusammen zu schließen. Ziel war es, auf Basis neuester Erkenntnisse moderne Motoren zu entwickeln. 1951 wurde aus dem IBL die AVL – die Anstalt für Verbrennungskraftmaschinen. Mitten in Graz entstand ein Unternehmen, das heute der weltgrößte private Entwickler von Antriebssträngen (Powertrain) mit Verbrennungsmotoren, sowie Messinstrumenten und Prüfsystemen ist. Als Familienunternehmen geführt und nicht börsennotiert, legt man im Hause List größten Wert auf die Kernkompetenz aus Österreich. Das soll auch so bleiben, obwohl von den weltweit rund 10.400 MitarbeiterInnen „nur“ 4.150 am Standort Graz beschäftigt sind. Die Steiermark wird durch die AVL und weitere Automobilzulieferer und -bauer sozusagen zum Kopf des österreichischen Automobilclusters.



\*Eva-Maria Leodolter ist Unternehmerin und Redakteurin bei der Wirtschaft und Umwelt der AK Wien.

## Brennstoffzellenbusse

Der polnisch-spanische Hersteller Solaris hat einen Brennstoffzellen-Bus für die Stadt entwickelt. Im Juni wurde der Bus in Stockholm vorgestellt und danach in Österreich getestet. <https://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/wasserstoffbus-solaris-premiere>



Das Battery-Lab am AVL Headquarter in Graz ist eines der modernsten Batterie-Prüflabore Europas.

### MitarbeiterInnen aus 50 Nationen

Die meist gehörte Sprache in den Hallen und Gebäuden der AVL ist Englisch – kein Wunder, kommen die MitarbeiterInnen doch aus 50 verschiedenen Nationen. Die Firmenphilosophie der Familie List ist, dass man durch Englisch einfach eine gute Basis gefunden hat. Und eine gute Mitarbeiterpolitik wird im Hause List ohnehin groß geschrieben. Man möchte die innovativen Köpfe schließlich dauerhaft an das Unternehmen binden. Die geringe Fluktuation der MitarbeiterInnen von nur 2,3 Prozent kann sich durchaus sehen lassen. „Unsere MitarbeiterInnen sind gekommen um zu bleiben“, freut sich Markus Tomaschitz (Vice President Corporate Human Resources/Personalchef) über diesen Wert.

### Der Kampf um gute MitarbeiterInnen

Dennoch wird auch auf die AVL in den nächsten Jahren eine demographische Herausforderung warten. Wenn die Baby-Boomer Generation erst einmal in Pension ist, heißt es die entstehende Lücke wieder schließen. „Wir kämpfen um jeden guten Mitarbeiter. Als Mittel dafür stehen uns der hervorragende Standort in Graz, eine attraktive Work-Life-Balance sowie unzählige Boni zur Verfügung“, erklärt Personalchef Tomaschitz.

AVL bietet seinen Beschäftigten eine Reihe an positiven Anreizen: Hauseigene Kinderkrippe und Kindergarten, Abstellplätze für Fahrräder und natürlich auch Autos – wobei das Erreichen des Arbeitsplatzes durch den öffentlichen Verkehr

aber gefördert wird. Deshalb gibt es auch die Öffi-Karte für AVL Beschäftigte gratis, eine Kantine sorgt für das leibliche Wohl, ein Fitnessraum sowie eine Yoga-Gruppe für das körperliche und eine hauseigene Psychologin für das seelische Wohl. Jährliche Gesundheitschecks durch die Betriebsärzte und Betriebssport-

Aktivitäten sind obligat. „Unsere MitarbeiterInnen haben zudem die Möglichkeit, eigeninitiativ und innovativ tätig zu sein, an der Entwicklung neuester Technologien teilzuhaben und schließlich so auch die Zukunft unseres Planeten in punkto nachhaltige Mobilität sicherzustellen“, erläutert Tomaschitz. →

### AVL-BETRIEBSRAT IST ZUFRIEDEN

## VERHANDELN AUF AUGENHÖHE

Mitarbeiterstarke Betriebe mit einer Fülle an Bedürfnissen sind eine Riesen-Herausforderung für Arbeitnehmer-Vertreter und das Personalmanagement. Werner Staber, Member Works Council Employees/ Betriebsrat bringt es auf den Punkt: „Wir fordern die Interessen der MitarbeiterInnen auf Augenhöhe gegenüber der Kapitalvertretung ein – das gibt es auch nicht überall. Es geht um Arbeitsschutz, Gesundheit aber auch Entlohnung.“

„Dass die Zufriedenheit stimmt, kann man an der geringen Mitarbeiterfluktuation sehen“, so Personalchef Markus Tomaschitz. „Gemeinsam verbessern wir ständig die Arbeitsbedingungen – das dient dem Betrieb genauso wie den Beschäftigten“, so die beiden unisono.

### Attraktivster Arbeitgeber Österreichs

Schon zum zweiten Mal wurde die AVL List GmbH im Rahmen der Randstad Employer Brand Research-Studie zum attraktivsten Arbeitgeber Österreichs gewählt – mehr dazu auf: [https://www.randstad.at/downloads/rebr-2019\\_country-report\\_at.pdf](https://www.randstad.at/downloads/rebr-2019_country-report_at.pdf)

**” DIVERSITY MUSS MAN VON OBEN NACH UNTEN LEBEN – DAS UNTERNEHMEN STEHT UND FÄLLT DURCH DIE VIELFALT DER MITARBEITERINNEN M. TOMASCHITZ**



Hochmoderner AVL Firmensitz mitten in Graz.

→ Die AVL beginnt mit der MitarbeiterInnen-Suche schon sehr früh. Potenzielle Lehrlinge werden in den Schulen dazu animiert, eines Tages bei der AVL List zu arbeiten. Derzeit bildet das Unternehmen rund 100 junge Fachkräfte aus. Gesucht und gefunden werden neue MitarbeiterInnen auch in der BULME sowie in diversen HTLs. Ergänzend zu einer AVL-Klasse an der Technischen Universität Graz werden auch an der Fachhochschule Joanneum Graz Leute akquiriert.

## Frauenquote soll bis 2025 auf 25 Prozent steigen

Die Vielfalt macht's – der Slogan „mehr Frauen in die Technik“ ist ebenfalls ein Begriff. „Wir haben einen Frauenanteil von 20 Prozent – Ziel ist es, bis 2025 hier auf 25 Prozent zu kommen. Wir forcieren auch das Interesse von Mädchen und Frauen bei verschiedenen Veranstaltungen und versuchen sie für die Naturwissenschaften und die Technik zu begeistern“, erklärt man seitens des Unternehmens.

Globales Denken und Handeln – in einem Betrieb wie der AVL ist dies an der Tagesordnung. Erst kürzlich hat das Unternehmen den Auftrag erhalten, nahezu die gesamte Soft- und Hardware für die Prüfung von

Leicht- und Schwerlastfahrzeugen, Motoren und Antriebssträngen im neuen Labor des neuen California Air Resources Board (CARB) in Riverside, Kalifornien, zu liefern. CARB hat mit dem Bau seiner neuen südkalifornischen Prüf- und Forschungseinrichtungen für Fahrzeugemissionen bereits begonnen, die Eröffnung ist im Frühjahr 2021 vorgesehen. Nach Fertigstellung wird es die größte Net-Zero-Struktur in den Vereinigten Staaten und eines der weltweit modernsten

Prüf- und Forschungszentren für Fahrzeugemissionen sein. Das Ziel von CARB ist die Förderung und der Schutz von öffentlichen Gesundheits-, Gemeinwohl- und Umweltressourcen durch eine effektive Reduzierung der Luftschadstoffe, wobei die Auswirkungen auf die Wirtschaft erkannt und berücksichtigt werden.

Auch am Standort Graz denkt man über Grenzen hinweg. „Wir verspüren eine große Bereitschaft unserer MitarbeiterInnen

sich auf Neues einzulassen. Innovative Mitarbeiter fordern geradezu neue Aufgabenbereiche. Das merkt man zum Beispiel bei unserem neu gebauten und 2018 eröffneten hochmodernen Battery Lab“, erklärt Personalchef Tomaschitz.

## Zukunftsängste? - gibt es nicht

Geräuschloses, emissionsarmes Schweben ist noch nicht erfunden. Und wenn jemand so etwas erfinden könnte, dann

### FACT SHEET AVL

## 182 PATENTE IN EINEM JAHR

Die AVL List wurde 1948 von Hans List gegründet. Insgesamt beschäftigt das von Helmut List, dem Sohn des Unternehmensgründers, geleitete private Unternehmen 10.400 MitarbeiterInnen weltweit. Am Hauptstandort Graz sind es 4.150 Beschäftigte. Weltweit gibt es 45 Niederlassungen. Etwa zehn Prozent des Umsatzes wird in die eigenfinanzierte Forschung investiert. Im Jahr 2018 betrug der Firmenumsatz rund 1,75 Mrd. Euro. Im Vorjahr eröffnete man in Graz ein hochmodernes Battery Lab. Auf rund 700 m<sup>2</sup> finden sich modernste Prüfstände um elektrische und thermische Batterie-Tests bis zu 750 kw bzw. 1200 V durchzuführen. Auch das Testen von großen Batterien für z.B. Elektrobusse oder Lkw ist jetzt möglich. Schon in den 90er Jahren

gab es erste Hybrid-Fahrzeuge entwickelt von AVL. 2012 entwickelte und realisierte AVL das erste 800V-Elektroauto (BEV) „AVL CoupE“. Für die Validierung von solchen Batterien wurden von 2010 bis 2012 vier Batterieprüfstände mit 800-1000V-Fähigkeiten errichtet. AVL ist das weltweit größte, unabhängige Unternehmen für Entwicklung, Simulation und Testen von Antriebssystemen (Hybrid, Verbrennungsmotor, Getriebe, Elektroantrieb, Batterien, Brennstoffzelle und Regelungstechnik) für Pkw, Nutzfahrzeuge, stationäre Motoren, Großmotoren sowie deren Integration in das Fahrzeug. Im Jahr 2018 reichte die AVL List (übrigens deshalb auch hier führend in Österreich) gleich 182 Patente ein. Mehr zum Unternehmen findet man auch auf [www.avl.com](http://www.avl.com)

Das Unternehmen AVL wächst seit acht Jahren pro Jahr kontinuierlich um 10 Prozent. Die Mitarbeiter kommen aus der gesamten Steiermark und insgesamt aus 50 Nationen.



Die unterschiedlichsten Motorsysteme stehen im Wettbewerb der Technologien.

wohl die klugen Köpfe der AVL in Graz. Die unterschiedlichen Richtungen in die dort geforscht wird – batteriebetriebene Fahrzeuge, Wasserstoffantriebe, Verbrennungsmotoren mit synthetischen Kraftstoffen und alternative Großmotoren-Antriebe für Lkw, Schiffe und auch Flugzeuge bieten eine große Bandbreite an Beschäftigungsmöglichkeit für MitarbeiterInnen.

Vielleicht gelingt es ja einigen innovativen Menschen sogar wieder so zu denken wie anno dazumal die großen Erfinder, und es treten Genies, ähnlich wie Nikola Tesla, Ferdinand Porsche oder Albert Einstein ins Rampenlicht, denen der große Durchbruch zum emissionsfreien, energieeffizienten und geräuschlosen sowie ungefährlichen Fortbewegen der Zukunft gelingt. Es wäre jedenfalls für den Industriestandort äußerst willkommen, wenn es dann in allen Medien hieße: „Die Österreicher haben die globale Paradelösung für die Mobilität der Zukunft gefunden.“ □

#### GEWICHT ALS EFFIZIENZKILLER

## DAS PROBLEM LIEGT IN DER SPEICHERUNG

### Werden wir eines Tages emissionsfrei fahren?

Natürlich – das geht auch heute schon. Die Frage, ob die dafür benötigten Energiemengen CO<sub>2</sub>-frei aus Sonnenlicht zu leistbaren Preisen produziert werden können, bleibt noch offen. Auf jeden Fall muss die Effizienz der Antriebe steigen, um den Energiebedarf zu minimieren. Kurze Strecken können mit E-Fahrzeugen effizient zurückgelegt werden. Bei schweren Fahrzeugen und langen Distanzen geht das durch das Gewicht der Speicheranlagen nicht. Alle chemischen Speicherformen wie Wasserstoff, synthetisches Methan oder synthetische ‚e-Fuels‘ basieren auf Wasserstoff, werden mittels Elektrolyse aus Wasser erzeugt und ermöglichen emissionsfreies Fahren speziell mit Brennstoffzellen-Fahrzeugen. Dafür erforschen und entwickeln wir bei AVL Elektrolyseverfahren, Brennstoffzellensysteme sowie Simulations-, Mess- und Prüftechnik für die Entwicklung dieser Technologien.

### Wie lange erforschen Sie schon die Brennstoffzelle?

Begonnen haben wir Mitte der 1990er Jahre und können heute mit unserem

Demo-Fahrzeug eine Reichweite von 600 km bei attraktiven Kosten darstellen. Vorteil bei der H<sub>2</sub>-Technologie ist auch der kurze Tankvorgang und die hohe Leistungs- und Energiedichte des Antriebs. Gerade werden zehn neue Brennstoffzellen-Prüfstände in Graz fertig. Wir planen unsere Testkapazitäten weiter auszubauen, da es einen massiven Aufwärtstrend bei der Entwicklung von Brennstoffzellen-Systemen gibt.

### Was brauchen wir für eine ökologische Zukunft der Mobilität?

Wir alle werden umdenken müssen. Jeder sollte versuchen, effizient und sparsam mobil zu sein. Auf europäischer Ebene wurde die Bedeutung eines effizienten Mobilitätssystems für die Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen in vollem Umfang erkannt. Es bedarf umfassender Lösungen für den Personen- und Güterverkehr – vor allem müssen diese rasch beschlossen werden, damit die Fahrzeughersteller sich darauf einstellen können. Teil dieser Lösungen werden hocheffiziente, energiesparende und CO<sub>2</sub>-emissionsarme Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge sein.



**Peter Prenninger** bekleidet in der AVL List GmbH die Funktion des Corporate Research Koordinators und unterrichtet an der Universität Rostock und Tongji-Universität in Shanghai.

### Hintergrund

Im Klimafonds-Dossier „Wasserstoff“ erklärt Peter Prenninger genauer, welche Vor- und Nachteile der Brennstoffzellen-Antrieb bringen wird: <https://www.klimafonds.gv.at/dossier/wasserstoff-dossier/expertinnen-runde/>

Längere Nutzungsdauern und reparieren statt neu kaufen stellen wesentliche Beiträge zum Umweltschutz dar - das wird jedoch noch zu wenig beachtet und ist in der Realität oft schwer umzusetzen. Verantwortlich dafür sind jedoch nicht die KonsumentInnen alleine. VON NINA TRÖGER \*

## Länger nutzen und öfter reparieren - wie geht das?

### KURZGEFASST

Die Ökodesign-Richtlinie ist eine gute Maßnahme zur Bekämpfung der Obsoleszenz, in der Umsetzung gibt es jedoch noch einiges an ungenutztem Potenzial. Neben dem politischen Rahmen sind auch positive Verhaltensänderungen in Richtung Reparieren und Re-Use in der Bevölkerung und bei Unternehmen erkennbar.

Der Begriff „frühzeitige Obsoleszenz“ beschreibt das Problem, wenn Konsumgüter zu früh kaputtgehen bzw. ersetzt oder entsorgt werden. Das deutsche Umweltbundesamt hat erhoben, dass die Nutzungsdauer von Haushaltsgroßgeräten in den letzten Jahren sank, bei Gefriergeräten etwa innerhalb von zehn Jahren von 18,2 auf 15,5 Jahre. Auch in Österreich werden vor allem Unterhaltungsgeräte relativ kurz genutzt: Ein Handy wird im Schnitt 2,7 Jahre, ein Smartphone jedoch nur mehr 1,8 Jahre, ein Laptop 4,1 Jahre und ein TV-Gerät 7,3 Jahre verwendet, wurde in einer AK-Studie ersichtlich. Gründe für diese kurzen Nutzungsspannen sind einerseits Defekte, aber auch Produktneuheiten am Markt, die zu einem Ersatz führen. Bei Defekten wird das Re-

parieren oft erschwert – Geräte sind zum Teil so designt, dass ein Austausch der kaputten Teile nicht möglich ist oder es keine Ersatzteile gibt. Ein Öffnen ist nur mit Spezialwerkzeug möglich – eine Neuanschaffung scheint lohnender als eine Reparatur.

### Ohne Update geht oft gar nichts mehr

Problematisch sind ebenso Produkte, die softwareunterstützt arbeiten: Hier führen fehlende Updates zur Unbrauchbarkeit der Geräte, obwohl die Hardware noch einwandfrei funktionieren würde. Gerade in Zeiten, in denen immer mehr „smarte“ Waren auf den Markt kommen, wird diese Form der Obsoleszenz künftig noch an Bedeutung gewinnen. Oft werden aus „Modernisierungsgrün-

den“ alte Produkte trotz Funktionstüchtigkeit durch neue ersetzt, weil den KonsumentInnen bessere Funktionen oder Leistungen versprochen werden. Die immer kürzere Nutzungsdauer hat in der Folge negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. 2017 fielen einerseits in Österreich 116.475 Tonnen an Elektroaltgeräte-Abfall (privat und gewerblich) an, die Menge ist dabei seit 2008 stetig gestiegen. Andererseits bringen frühzeitige Defekte gerade finanziell schwach ausgestattete Haushalte unter Druck. Laut EU-SILC können sich 20 Prozent der ÖsterreicherInnen keine unerwarteten Ausgaben im Haushalt (in der Höhe von 1.160 Euro) wie z.B. eine Reparatur oder einen Ersatzkauf leisten. Hinzu kommt der soziale Druck, neue Dinge zu besitzen, um nicht exkludiert zu werden.

Bei der Obsoleszenz handelt es sich daher um ein multiples Versagen auf mehreren Ebenen. Es bedarf vieler Maßnahmen



**DIE ÖKODESIGN-RICHTLINIE IST EINE WICHTIGE UND EFFEKTIVE MASSNAHME, VERBESSERUNGEN SIND JEDOCH NÖTIG**



\*Nina Tröger ist zuständig für KonsumentInnenpolitik und Konsumforschung in der AK Wien.



### EU-Projekt

Im Mai startete das EU-geförderte Projekt „PROMPT“, das konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensdauer von Produkten, z.B. ein Testprogramm, entwickeln möchte.



## Tonnenweise Elektroschrott als Folge der „geplanten Obsoleszenz“?

und Prozesse auf gesellschaftlicher, unternehmerischer und politischer Ebene, um dem Problem zu begegnen. In der Bevölkerung nimmt die positive Einstellung zum Reparieren laut einer EU-weiten Studie wieder zu, auch manche Unternehmen erkennen im Bereich Re-Use wirtschaftliches Potenzial. Es bleibt jedoch fraglich, ob es sich hier um Nischenansätze oder doch um ein breitenwirksames Phänomen handelt.

### Bekämpfung der Obsoleszenz

Den Rahmen muss die Politik setzen, hier gibt es auch wichtige Schritte wie z.B. das „Kreislaufwirtschaftspaket“ der Europäischen Kommission. Der Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung liest sich sehr positiv, in einigen Bereichen wie etwa Plastik ist tatsächlich viel passiert. In anderen Bereichen sind die Entwicklungen aber leider träge, dies betrifft auch die Ökodesign-Richtlinie, die im Kreislaufwirtschaftspaket

als eines der wichtigsten Instrumentarien zur Bekämpfung der Obsoleszenz genannt wird. Mit Hilfe dieser Richtlinie werden ökologische Mindestkriterien für energierelevante Produkte festgesetzt. Lange Zeit wurde in der Umsetzung hauptsächlich versucht, die Energieeffizienz der Geräte zu steigern – andere Maßnahmen, die auf eine Verlängerung der Lebensdauer abzielen – wie die Verfügbarkeit von Ersatzteilen oder die Reparierfähigkeit der Produkte – wurden vernachlässigt.

Langsam gewinnen diese Kriterien wieder an Bedeutung. Inwieweit diese Punkte aber

tatsächlich Berücksichtigung in der Realität finden, werden die erneuerten Durchführungsmaßnahmen (u.a. zu Geschirrspülern und Fernsehgeräten) im Herbst zeigen.

### Umsetzung hinkt hinterher

Ein weiterer Kritikpunkt an der Richtlinie ist die erhebliche Verzögerung bei der Entwicklung der Umsetzungsmaßnahmen. Weiters wird gefordert, dass z.B. Mobiltelefone und Smartphones als wichtige Produktgruppe in die Richtlinie aufgenommen werden. Auch die Ausweitung auf nichtener-

gierelevante Produkte wie Textilien, Möbel oder Spielzeug sind eine langjährige Forderung der europäischen Konsumentenschutzorganisation BEUC.

Eine Marktüberwachung wäre ebenso willkommen: Die Kommission schätzt, dass 10 bis 25 Prozent der Produkte am Markt nicht der Ökodesign-Verordnung entsprechen. Aus Sicht des Konsumentenschutzes beinhaltet das Kreislaufwirtschaftspaket gute Ansätze und mit der Ökodesign-Richtlinie eine eigentlich sehr effektive Maßnahme. In der Umsetzung gäbe es jedoch noch viel ungenutztes Potenzial. □

## MASSNAHMEN

### WAS PASSIERT AUF NATIONALER EBENE?

Neun Mitgliedsstaaten (darunter Deutschland, Griechenland, Italien oder die Niederlande) haben nationale Strategiepläne zur Umsetzung des Kreislaufwirtschaftspakets entwickelt. Frankreich ist bspw. sehr ambitioniert und hat 50 konkrete Maßnahmen erstellt, eine davon ist die Entwicklung eines Labels, das die KonsumentInnen über die Reparierbarkeit der Produkte informieren soll. Österreich hingegen hat keinen derartigen Strategie-

plan, die Entwicklung eines solchen wäre ein erster wichtiger Schritt, um koordinierte Maßnahmen setzen zu können. Gute Ansätze gäbe es, wie z. B. die landesweite Förderung von Reparaturen (bisher in OÖ, Stmk. und NÖ). Haushalte bekommen hier 50 Prozent der Reparaturkosten erstattet, die Aktion wird gut angenommen. Wichtig wäre, solche und andere Maßnahmen in einem Papier zu bündeln, weiterzuentwickeln und national umzusetzen.

Ende Oktober wählt das EU-Parlament die künftige EU-Kommission. Die neue Kommission bestimmt ab 1. November 2019 für die nächsten fünf Jahre die Agenda der Europapolitik. Welche Erwartungen und Forderungen haben wir an die neue EU-Kommission im Umwelt- und Verkehrsbereich? **VON IRIS STRUTZMANN UND RICHARD RUZICZKA \***

# Für ein soziales und ökologisches Europa

## KURZGEFASST

Die Bewältigung der Umweltkrisen bedeuten einen gewaltigen Veränderungsprozess für alle Menschen. Es gibt viel zu tun, um diesen Prozess sozial gerecht zu gestalten. Für einen Paradigmenwechsel in der Europapolitik hin zu einem sozialen, ökologischen Europa ist es höchste Zeit. Nur so werden sich die Menschen in Europa für Europa wieder stärker begeistern und es schaffen, Krisen demokratisch zu bewältigen.

Die neue Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen bekräftigte bereits in ihrer Rede im Parlament, Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent bis 2050 machen zu wollen. Sie sprach davon, einen „Just Transition Fonds“ einrichten zu wollen, um die am stärksten vom Wandel betroffenen Regionen zu unterstützen. Wir erwarten uns, dass die neue EU-Kommission (EK) den bisherigen Weg einer ambitionierten Klima- und Umweltpolitik fortführt. Zukünftig werden bei Klima- und Umweltfragen die Fragen zur Verteilung viel stärker zu berücksichtigen sein (mehr dazu im Klimaschwerpunkt dieser Ausgabe).

gen sein (mehr dazu im Klimaschwerpunkt dieser Ausgabe).

## Vorsorge statt Nachsorge bei der Umweltpolitik

Die europäische Umweltpolitik beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung: Umweltbeeinträchtigungen sind an ihrem Ursprung zu bekämpfen. Umweltschädigendes Handeln, das die menschliche Gesundheit negativ beeinflusst, soll auch zukünftig vermindert werden. Verkehrslärm ist gemäß Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nach der Luftverschmutzung das

Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit in Europa. So verlieren die EuropäerInnen jedes Jahr mindestens eine Million gesunde Lebensjahre durch die Auswirkungen von Umgebungslärm (WHO 2011). Daher ist bei der künftigen Weiterentwicklung der EU-Umweltlärmpolitik verstärkt darauf zu achten, dass die Mitgliedstaaten noch stärkere Anreize zur Umsetzung von wirksamen Politiken erhalten und den Mitgliedstaaten relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung insbesondere der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen vorgibt, um Menschen vor Lärm zu schützen.

Im Bereich der Gentechnik wurde bislang auf Vorsorge gesetzt. Die KonsumentInnen in Europa sprechen sich klar gegen den Einsatz von gentechnisch veränderten Organismen (GVO) in Lebensmitteln aus. Vytenis Andriukaitis (bisheriger Gesundheitskommissar) sowie die Industrie möchten die strengen Standards für Produkte der



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



\*Richard Ruziczka ist Jurist und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr in der AK Wien



## Information

Alle Positionspapiere der Arbeiterkammer für die europäische Gesetzgebung sind unter [www.akeuropa.eu](http://www.akeuropa.eu) abrufbar.

neuen Gentechnik aufweichen. Im Interesse der KonsumentInnen sind solche Absichten abzulehnen. Auch bei der Neuen Gentechnik sind eine umfassende Risikoabschätzung, klare und verpflichtende Kennzeichnung für diese Produkte erforderlich, bevor sie auf dem EU-Markt zugelassen sind.

Im Sinne des Vorsorgeprinzips ist es erforderlich, bei der Zulassung von Pestiziden und anderen chemischen Stoffen – viel stärker als bisher – auf negative Auswirkungen von Gesundheit und Umwelt zu achten. Eine stärkere Kohärenz mit anderen EU-Politiken ist ebenso erforderlich, um gesundheitliche Schäden und „End-of-Pipe-Lösungen“ zu vermeiden.

### Öffentliche Daseinsvorsorge stärker in den Focus rücken

Öffentliche Dienstleistungen und hier insbesondere die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind unverzichtbar für die Menschen. Seit Jahren setzt die EU-Kommission auf freie und liberalisierte Märkte. Seit über einem Jahrhundert bestehende Systeme einer gut funktionierenden öffentlichen Daseinsvorsorge dürfen auch zukünftig nicht gefährdet werden: Daher ein klares Nein gegen Liberalisierungen im sensiblen Bereich Wasser. Zum Schutz der Wasserqualität sind die Umweltziele beizubehalten und die Wasserkompetenz dem Umweltkommissar zu belassen.

### Kreislaufwirtschaft weiter Denken

Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft hat nicht nur positive ökologische, sondern auch soziale Wirkungen, die über die in Aussicht gestellten Beschäftigungseffekte deutlich



### SDG'S

## NACHHALTIGES EUROPA

Die Europäische Kommission legte im Mai ein Reflexionspapier vor, wie die Erreichung der UN-Ziele nachhaltiger Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) bis 2030 auf europäischer Ebene gefördert werden kann.

Die Umsetzung der SDGs und der Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens bedeuten einen gewaltigen Transformationsprozess. Dieser Prozess ist jedenfalls gerecht und im Sinne der ArbeitnehmerInnen zu gestalten. Eine „Nachhaltigkeitswende“ kann letztendlich nur gelingen, „wenn sie nicht auf Kosten von Gruppen von Menschen, Gemeinschaften, Branchen oder Regionen geht“, sondern diese in den Gestaltungsprozess miteinbezogen werden. Ein starker Fokus auf eine sozial nachhaltige Entwicklung ist wesentlich.

Dafür ist auch eine kritische Auseinandersetzung mit den Politikansätzen auf europäischer Ebene, die die soziale Lage in der EU verschlechtert haben, erforderlich. Die einseitige wirtschaftspolitische Ausrichtung an der Haushaltsdisziplin muss von einer wohlstandsorientierten Wirtschaftspolitik abgelöst werden, in deren Rahmen Ziele wie Vollbeschäftigung und ein hohes Niveau an fair verteiltem materiellen Wohlstand verfolgt werden. Die Bekämpfung der Ungleichheit ist eine der großen Fragen der

Gegenwart. Ein zentraler Ansatz zur Lösung ist ein faires Steuersystem und eine gerechte Lohnpolitik, um die wachsende Kluft zwischen Arm und Reich in Europa zu verringern. Jährlich gehen den EU-Mitgliedsstaaten durch Steuerhinterziehung Euro 825 Mrd. Euro verloren. Steueroasen müssen ausgetrocknet und Gewinne dort, wo sie anfallen, besteuert werden. Die Einführung einer EU-Finanztransaktionssteuer ist überfällig. Die Umsetzung der Ziele des Pariser Klimaabkommens bis 2030 erfordern einen massiven Investitionsbedarf. Derzeit ist der Spielraum der öffentlichen Haushalte durch die restriktive EU-Budgetpolitik stark eingeschränkt. Die Einführung einer goldenen Investitionsregel, um den budgetären Spielraum für öffentliche Investitionen zu erhöhen, wäre daher dringend geboten. Innerhalb eines neuen „sozialen Aktionsprogramms“ sind auch die Weichen in Richtung einer grundlegenden sozialen Neuausrichtung der EU zu stellen.

### AK-Positionspapier

AK-Position zu den SDGs:  
<https://www.akeuropa.eu/de/auf-dem-weg-zu-einem-nachhaltigen-europa-bis-2030>

## „ DIE EINSEITIGE WIRTSCHAFTSPOLITISCHE AUSRICHTUNG AN DER HAUSHALTSDISZIPLIN MUSS VON EINER WOHLSTANDSORIENTIERTEN WIRTSCHAFTSPOLITIK ABGELÖST WERDEN.

hinausgehen und nicht nur immer positiv sind. Der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft beinhaltet auch einen gesellschaftlichen Transformationsprozess. Der Soziale Dialog mit den Sozialpartnern beschränkt sich derzeit auf den Kontext „Ausbildung und Beschäftigung“ und müsste umfassend erweitert werden, um etwaige negative soziale Auswirkungen gut abfedern zu können.

### Was erwarten wir uns von der Verkehrspolitik?

Angesichts der negativen Auswirkungen des Verkehrs in Hinblick auf die Erreichung klimapolitischer und sozialpolitischer Ziele in den letzten Jahren steht in der EK die Generaldirektion für Mobilität und Verkehr vor enormen Herausforderungen.

Ganz generell gesagt, muss es zu einem Paradigmenwechsel im Verkehrsbereich kommen: Verkehr soll nicht so billig wie möglich sein, sondern es müssen bei der zukünftigen Verkehrspolitik ökologische und soziale Aspekte den Vorrang haben.

Als prioritäre Forderungen sind hier die Förderung und der Ausbau der Elektromo-

bilität zu nennen, speziell in Form von schienengebundenen, elektrifizierten öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine EU-weite, flächendeckende Lkw-Maut, erhöhte Mindestsätze für Mineralölsteuern sowie eine EU-weite Kerosin- und Flugticketbesteuerung sollten zu einer echten Kostenwahrheit und zur Internalisierung externer Kosten führen. Für KonsumentInnen ist der weitere Ausbau von einheitlichen Fahrgastrechten mit hohem Standard auf allen Verkehrsträgern notwendig sowie eine einheitliche KonsumentInneninformation.

### Stopp der Ausbeutung der Beschäftigten im Verkehr

Dumpingpreise im Personen- und Güterverkehr kommen den 11 Mio. Beschäftigten auf allen Verkehrsträgern in Europa teuer zu stehen: 60-Stunden-Wochen, wochenlange Abwesenheiten von der Familie und wochenlanges Campieren in den Fahrzeugen für einen Monatslohn, der am Ende kaum zum Leben reicht, sind die traurige Realität für die mobilen Beschäftigten in ganz Europa.

Faire Unternehmer, die gute und regionale Arbeitsplätze anbieten, kommen unter Druck. Immer mehr Transportunternehmen flaggen aus: Der Firmensitz wird als Briefkastenfirma in ein Steuerparadies verlegt, Fahrzeuge werden in steuerschonenden Ländern angemeldet, Arbeitsverträge werden in EU-Niedrigstlohnländern abgeschlossen und die Löhne unendlich gedrückt.

Unerlässlich ist hier die Durchsetzung des Prinzips „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ mit Mindestlöhnen, Kontrollen und Strafen. Die guten EU-weiten Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten und die Arbeitszeiten im Lkw- oder Busverkehr müssen endlich effizient kontrolliert werden. Technische Manipulationen an Fahrzeugen und Kontrollgeräten müssen verhindert werden. Möglichkeiten der Arbeitszeitkontrolle müssen auch bei der Schiene und am Binnenschiff geschaffen werden. Maßnahmen gegen Briefkastenfirmen sind endlich wirksam umzusetzen.

### Österreichisches Bahnsystem ist Europameister

Liberalisierung verspricht bessere Arbeitsbedingungen, mehr Jobs, billigere Tickets und ein besseres Angebot. Internationale Erfahrungen (z.B. GB) zeigen, dass Ausschreibungen nicht automatisch zu besserem und billigerem Verkehr führen, sondern vielmehr zu Lasten der Qualität der erbrachten Leistungen und zu Lasten der Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten gehen. Es gibt auch diesbezüglich keinen Zusammenhang mit der KundInnenzufriedenheit. Ebenso wenig existiert eine zwingende Relation zwischen Liberalisierungsgrad und Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehrsaufkommen. Liberalisierung im Bahnsektor sorgt nicht für mehr und bessere Jobs, sondern äußert sich durch Lohnreduktion für neue Arbeitskräfte, niedrigere Löhne bei Outsourcing und neuen Anbietern, neue Arbeitszeitregime (Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung) und Reduktion der Arbeitsplätze.

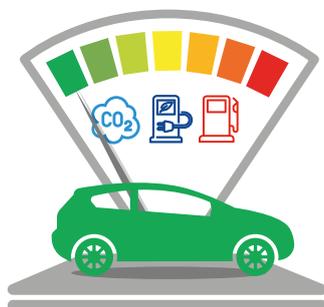
Der Wettbewerb auf der Schiene, wie ihn die Europäische Kommission seit Jahren forciert, führt dazu, dass es für die öffentliche Hand meist teurer wird, die Qualität sinkt und Arbeitsbedingungen schlechter werden. Die Liberalisierung ist daher zu stoppen, Taktverkehre und gemeinwirtschaftliche Verkehre sind zu stärken und die Direktvergabe ist sicher zu stellen. □

### Für ein soziales und ökologisches Europa:

- soziale und gerechte Verteilung der Kosten der Klima- und Umweltpolitik
- Schluss mit Lohn- und Sozialdumping
- umfassende Anwendung des Vorsorgeprinzips
- keine Liberalisierung beim Verkehr und anderen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge

### Unser Standpunkt

# Aktion



## KLIMAAKTIONSWOCHEN

### Week for Future

Am 20.9. startete mit einem weiteren Streik der Fridays for Future-Bewegung die Klimaaktionswoche Week for Future. Aus Anlass des UN-Klimagipfels, der von 21.-23.9. in New York stattfand, wurde eine Woche lang mit themenspezifischen Aktionen auf unterschiedliche Aspekte der Klima- und Umweltkrise aufmerksam gemacht. In Österreich fiel die Aktionswoche symbolträchtig mit der Zielgeraden des Wahlkampfs für die Nationalratswahl 2019 zusammen. Höhepunkt der Week for Future waren Großdemonstrationen, die im Zuge des Global Earth Strike am 27.9. an unterschiedlichen Orten in Österreich organisiert wurden. In Wien endete diese mit einer Großkundgebung am Heldenplatz.

## AK-VERANSTALTUNG:

### „Klimatransparenz beim Autokauf“

Freitag, 25. Oktober 2019 von 8.30 bis 14.00 Uhr im Bildungszentrum der AK, Theresianumgasse 16-18, 1040 Wien.

VerbraucherInnen benötigen verlässliche Informationen über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ihren Kaufentscheidungen. Die rechtlichen Vorgaben bei konventionellen Pkw sind aber veraltet und unzulänglich (z. B. Kluft zwischen Realverbrauch und Firmenangaben). Bei alternativen Antrieben bestehen außerdem neue Erfordernisse. ExpertInnen aus Kommission, Wissenschaft sowie Umwelt- und Verbraucherverbänden referieren bei der AK-Veranstaltung über Verbesserungsmöglichkeiten zu dem geplanten EU-Vorschlag. Dazu wird eine Studie des Umweltbundesamtes über die Energieeffizienz und realen Reichweiten von Elektroautos im Auftrag der AK erstmals vorgestellt.

Nähere Infos und Anmeldung unter <https://wien.arbeiterkammer.at/veranstaltungen> **FG**

## PRÄSENTATION DASEINSVORSORGE ODER PROFITLOGIK

Am 10. Oktober 2019 wird in der AK Wien (ab 17 Uhr) das Buch „Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik“ im Rahmen einer Diskussion vorgestellt. Ohne öffentliche Infrastruktur gibt es kein normales Alltagsleben. Doch in den letzten Jahrzehnten wurden immer mehr öffentliche Leistungen der Daseinsvorsorge der Profitlogik unterworfen. Inzwischen wächst der Widerstand gegen den Neoliberalismus. Was wir brauchen, so die AutorInnen, ist eine neue, progressive Infrastrukturpolitik. Die Ökonomie muss zuallererst den Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet sein. **SL**

## BREITE ALLIANZ

### Klimavolksbegehren ist gestartet

Am 27. August wurde im Rahmen einer Pressekonferenz der offizielle Unterschriftenstart des Klimavolksbegehrens gemeinsam mit breiter Unterstützung von wichtigen österreichischen Organisationen bekannt gegeben. Das Klimavolksbegehren setzt sich für die Verankerung des Klimaschutzes in der Verfassung, ein CO<sub>2</sub>-Budget für Gebietskörperschaften, eine ökosoziale Steuerreform (mit Klimabonus als Ausgleich) und eine Energie- und Verkehrswende ein. Auch die AK unterstützt zentrale Forderungen des Klimavolksbegehrens, denn die Klimakrise geht alle an und Maßnahmen dagegen haben höchste Priorität. Dabei ist wichtig, dass möglichst viele Menschen mitgenommen werden, denn Klimaschutz ist eine soziale und demokratiepolitische Herausforderung. Bis Dezember können online (mit Bürgerkarte) und bei den Gemeindeämtern Unterstützungserklärungen abgegeben werden, die offizielle Auflage als Volksbegehren ist für 2020 geplant. <https://klimavolksbegehren.at/> **SL**

## Reparaturnetzwerk

Seit 1999 besteht das Wiener Reparaturnetzwerk. Die Zahl der Mitgliedsbetriebe ist seit der Gründung von 23 auf rund 80 angewachsen. Mit 900.000 Reparaturen in 20 Jahren konnten rund 12.000 Tonnen Abfall vermieden werden. Beim Reparaturfestival wurde am 5.10. mit Workshops, Schaureparaturen, Kleidertausch und einem Kinderprogramm gefeiert. Mehr Infos unter: <https://www.reparaturnetzwerk.at/>



# Ist ein verbindliches Luftreinhalteprogramm nötig?

## Pro

Franz Greil

„DIE GESUNDHEIT DER MENSCHEN HAT VORRANG – AUCH GEGENÜBER DER LANDWIRTSCHAFT

Österreich muss ab 2019 ein Luftreinhalteprogramm mit konkreten Maßnahmen beschließen, wenn Höchstmengen bei gewissen Luftschadstoffen überschritten werden. So sehen es die NEC-Richtlinie (=EU 2016/2284) und das Emissionsgesetzes-Luft (EG-L) vor. Das ist klarerweise bei Ammoniak der Fall. Seit 2010 dürfen hier nur 66 Kilotonnen emittiert werden, tatsächlich fallen aber 69 Kilotonnen (Stand: 2017) an. Diese müssen 2020 und 2030 auf 62 bzw. 55 Kilotonnen beschränkt werden. Leider hat die Regierung im Juli 2019 nur unverbindliche „Maßnahmooptionen“ beschlossen.

Zum besseren Verständnis: Ammoniak ist keineswegs nur ein Geruchsproblem, das bei Gülle in der Landwirtschaft entsteht. Vielmehr ist es Vorläufersubstanz von sekundärem Feinstaub und Ozon und schädigt darüber hinaus Grundwasser und Ökosysteme. Ein Drittel der Feinstaubbelastung (PM<sub>2,5</sub>) in Wien, Linz oder Salzburg hat z.B. darin seine Ursache. Werden aber fachgerechte Maßnahmen (va. Abdeckung von Güllebecken, verstärkte Weidehaltung und möglichst bodennahe Gülleausbringung) ergriffen und die NEC-Vorgaben erfüllt, würde laut Kommissionsstudie die luftverschmutzungsbedingte Verringerung der Lebenserwartung in Österreich von 7,2 Monaten (2005) auf 3,6 Monate (2030) zurückgehen.

Alle bisher zuständigen NachhaltigkeitsministerInnen in Österreich haben hier auf Druck der Agrarlobby versagt. Die Ausrede, tierfreundliche Laufställe verhinderten die Einhaltung von Ammoniak-Vorgaben, ist fadenscheinig. Knapp zwei Drittel des Ammoniaks entsteht schlicht und einfach bei Vorgängen außerhalb des Stalls. Hier kann also sehr wohl etwas getan werden. □

\*Franz Greil ist Umweltexperte in der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.



## Con

Martin Längauer

„TIERWOHLFREUNDLICHE LAUFSTALLHALTUNG DARF NICHT ZULASTEN DER BAUERN GEHEN.

Die Land- und Forstwirtschaft ist zum einen konfrontiert mit sich häufenden Wetterextremen, dem Brexit, EU-Handelsabkommen mit Übersee, wodurch Agrar-Produkte mit niedrigeren Sozial-, Umwelt- und Tierwohlstandards in den europäischen Wirtschaftsraum gelangen. Zum anderen werden EU-Standards in Sachen Biodiversitäts- und Klimaschutz, Wasserschutz und nicht zuletzt Luftreinigung sukzessive verschärft.

Nach Einschätzungen von Experten wurde der von der EU für Österreich festgelegte Reduktionswert für Ammoniak als überschießend angesehen. Deshalb sprach sich der damalige BM gegen das Reduktionsziel aus. Nach neuestem Erkenntnisstand des UBA wird die Einhaltung der Ziele für alle Luftschadstoffe bis 2020 und 2030 als erreichbar angesehen, mit Ausnahme von Ammoniak. Die Gründe für den Anstieg von Ammoniak, trotz sinkender Rinderbestände, liegen in der Ausweitung der Laufstallhaltung und dem größeren Platzangebot der Tiere. Tierwohl-freundliche Laufstallhaltung (70 Prozent der Tiere werden so gehalten) verursacht das Dreifache an Emissionen als die Anbindehaltung. Bis 2030 wird die Zahl der Rinder in Anbindehaltung noch um 25 Prozent abnehmen.

Mit dem nun vorliegenden Luftreinhalteprogramm werden umfassende Reduktionsmaßnahmen durch Investitionen in den Bereichen Stallbau-, Fütterungs-, Entmistungs- und Lüftungstechnik sowie Wirtschaftsdüngerlagerung und -ausbringung getätigt. Eine breitenwirksame Umsetzung bedarf aber geeigneter Rahmenbedingungen, die erst durch die Neuausgestaltung der GAP 2021+ verankert werden können. □

\*Martin Längauer ist Referatsleiter für Rechts- und Umweltpolitik der LKÖ.



# Medien



## WISSEN

### Das Klimabuch - Infografiken gegen den Klimawandel

Esther Gonstalla: Das Klimabuch. Alles, was man wissen muss, in 50 Grafiken. Oekom Verlag, München 2019.

Mit der Unterstützung zahlreicher Wissenschaftler hat Esther Gonstalla die komplexen Zusammenhänge und wissenschaftlichen Daten zur globalen Erwärmung zu leicht verständlichen Infografiken verarbeitet. Ohne Hintergrundwissen vorauszusetzen, geht es sowohl um Details wie das Korallensterben als auch um ganz große Zusammenhänge wie das mögliche Erreichen potenzieller Kipp-Punkte bei der Erderwärmung. Das Buch führt in die grundlegenden Zusammenhänge zwischen CO<sub>2</sub> und Klima ein, betrachtet den menschlichen Einfluss auf das Klima z.B. durch Kohlekraft, Waldrodung und konventionelle Landwirtschaft, und stellt die bereits gegenwärtigen sowie zukünftigen Folgen der Erderwärmung dar. Es zeigt aber auch Lösungsansätze für die Politik und den eigenen Alltag auf. **SL**



## BUCH

### Mit dem Elektroauto in die Sackgasse - Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt

Winfried Wolf, Promedia-Verlag (2019), Wien. 216 Seiten

Alle sprechen von Elektromobilität und meinen damit Elektroautos. Der streitbare ehemalige Verkehrspolitiker und -publizist Winfried Wolf schafft Klarheit: Er argumentiert, dass es die Autoindustrie bislang geschafft hat, sich an alle Veränderungen und Krisen anzupassen und hält den Boom um das Elektroauto für eine geschickt geplante Überlebensstrategie der Branche. Eindrucksvoll demaskiert er auch den Hype rund um Tesla. Wolf macht klar, wie eine tatsächliche Mobilitätswende auszusehen hat: Dezentrale Strukturen und eine Raumplanung der „kurzen Wege“, sowie umfassender Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Winfried Wolf legt mit diesem Buch eine kurzweilige und faktenreich geschriebene Kulturgeschichte des Autos vor, die nicht nur Probleme und Hintergründe aufzeigt, sondern auch gleich die Lösungsansätze mitliefert. **HH**



## TIPP: FACHBUCH

Conrad Amber ist bekannt für seine „Baumwelten“ – sein zweites Buch „Bäume auf die Dächer“ zeigt die Vorteile einer urbanen Begrünung auf und ist in Zeiten der „Smart Cities“ aktueller denn je. In 30 visionären Ideen veranschaulicht der Vorarlberger Baumexperte und Querdenker wie eine nachhaltige Zukunft im städtischen Raum möglich wird. Das Fachbuch ist im Frankh-Kosmos-Verlag/Stuttgart erschienen und online oder über Conrad Amber – <https://www.conradamber.com> – direkt zu bestellen. **EML**

## BROSCHÜRE

### „Von A wie Arbeit bis Z wie Zukunft“

Broschüre, herausgegeben von I.L.A.-Kollektiv und Periskop.

Unter der Schirmherrschaft des Politikwissenschaftlers Ulrich Brand fanden in Deutschland ab 2016 bereits zwei Schreibwerkstätten zum Konzept der Imperialen Lebensweise, die eng mit der Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus verknüpft ist, statt. 2019 wurde dieses Modell nun erstmals in Österreich umgesetzt. Dabei standen Fragen der Zukunft der Arbeit, eines sozial gerechten Strukturwandels und Ansätze der gewerkschaftlichen Interessenvertretung im Fokus. Für die TeilnehmerInnen ist die Schreibwerkstatt einerseits als Fortbildung gedacht. Andererseits erarbeiten sie gemeinsam eine wissenschaftlich fundierte, dabei aber möglichst verständlich aufbereitete Broschüre für eine breitere Öffentlichkeit. Auch deshalb wurde bereits bei der Auswahl der TeilnehmerInnen ein besonderes Augenmerk auf soziale Durchmischung gelegt. Die Broschüre ist ab sofort bei [info@kollektiv-periskop.org](mailto:info@kollektiv-periskop.org) zu bestellen sowie unter <https://kollektiv-periskop.org/von-a-wie-arbeit-bis-z-wie-zukunft/> als Download verfügbar. **FW**



### Online-Video: Klimawandel missverstanden?

Harald Lesch versucht Mythen und Wahrheiten rund um den Klimawandel aufzuklären: <https://www.zdf.de/dokumentation/terra-x/lesch-und-co-missverstaendnisse-zum-klimawandel-aufgeklaert-100.html>

Die Kosten, das Umfeld und die Erreichbarkeit stellen viele bei der Wohnungssuche vor große Herausforderungen. Eine Analyse für die Steiermark zeigt ein geteiltes Land: Abwanderungsregionen stehen boomenden Ballungsräumen gegenüber und die Erreichbarkeit bestimmt den Immobilienpreis. **VON SUSANNE BAUER**

# Wohnungsmärkte und öffentlicher Verkehr



**Alexis Mundt & Wolfgang Amann (2019):** Wohnungsmärkte und öffentliche Verkehrsinfrastruktur in der Steiermark, (Wien, IIBW, im Auftrag der Arbeiterkammer Steiermark).

Die Steiermark wächst in ihrer Gesamtheit mit 2,2 Prozent zwischen 2011 und 2017, aber regional sehr unterschiedlich. So stehen den starken Wachstumsbezirken im Grazer Zentralraum (Graz, Graz-Umgebung und Leibnitz), Bezirke im Norden und Südosten mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung (Murau, Leoben, Bruck-Mürzzuschlag und Südoststeiermark) gegenüber. Diese ungleiche Entwicklung spiegelt sich auch in der Zunahme

des Wohnungsbestandes wieder: dem Plus von 10 Prozent im Grazer Zentralraum stehen 3 Prozent beispielsweise in der Obersteiermark gegenüber.

Die Wohnkosten sind durch den regionalen Aspekt und durch die Wohnform (Haus-, Wohnungseigentum, Privat- und Genossenschaftsmietwohnungen) bestimmt. Der höherpreisige, frei finanzierte bzw. nicht wohnbauförderte Neubau im Großraum Graz wird durch die Urbanisierung getrieben; im 10-Jahres-

Abstand sind die Wohnungspreise in der Landeshauptstadt um 45 Prozent gestiegen. Im Vergleich blieben sie in den anderen Bezirken in etwa auf Höhe der Inflationsrate von rund 20 Prozent. Auch die Grundstückspreise sind im Zentralraum eklatant höher als im Rest der Steiermark.

Die „Steiermark-Wohnungsmarktmodellrechnung“ in der Studie zeigt eine Abhängigkeit der Immobilienpreise einerseits von der Pendeldistanz zu Graz und andererseits von der Nähe

## AK Studienreihe: Verkehr und Infrastruktur

Bestellung als Hardcopy unter [wirtschaft.umwelt@akwien.at](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at)

- 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
- 57 **Penderanalyse Wien und Ostregion.** Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014. Odilo Seisser, 2016
- 58 **Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur.** Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und Gemeindestraßen. Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil, 2016
- 59 **Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht** Rechtswissenschaftliche Studie. Konrad Lachmayer 2016
- 60 **Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität** Astrid Segert, Studie 2017
- 61 **Arbeitswege und Arbeitszeit - Zeit für mein Leben?** Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich. Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch, 2018
- Grenzenlose Mobilität - Grenzenlose Ausbeutung.** Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft. Studie, 2016



## „SIEDLUNGSRaum MIT Guter VERKEHRSInfRASTRUKTUR HAT GROSSE VORTEILE UND VERSPRICHT WohlSTANDSGEWINNE. DIE WohnBAUFÖRDERUNG IST MIT EINER LIEGENSCHAFT ZU VERBIndEN.“

SUSANNE BAUER LEITET DIE ABTEILUNG MARKTFORSCHUNG DER AK STEIERMARK

zu den Stationen des hochrangigen öffentlichen Verkehrs. Orte in größerer Entfernung von Graz, aber mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung haben deutlich höhere Wohnungspreise als nähere Orte ohne gute Anbindung. Auf kleinräumiger Ebene ist die Distanz zur Schnellbahnstation preisbestimmend.

Die Neubauförderung wurde in der Vergangenheit auch als regionalpolitisches Instrument in strukturschwachen Regionen eingesetzt. Doch allein neue Wohnungen anzubieten, wirkt nur sehr bedingt gegen Abwanderung. Grund dafür ist, dass die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen in Er-

gänzung dazu unberücksichtigt blieben. Darüber hinaus ist das Wohnbaufördervolumen ebenso wie der Förderungsdurchsatz (Verhältnis Förderungszusicherungen zu Baubewilligungen) mit 20 Prozent im Jahr 2017 im Bundesländervergleich vergleichsweise niedrig und mit weiterer sinkender Tendenz.

Die sehr unterschiedliche regionale Entwicklung führt zu Wohnungsknappheit und stark steigenden Wohnkosten in den Zuzugsregionen. Umgekehrt geraten auch die peripheren Abwanderungsregionen, durch Gebäude- und Wohnungsleerstand, abnehmende Arbeitsplatzperspektiven ebenso wie kommunale Gestaltungsmöglichkeiten unter Druck. Doch wie kann eine Lösung aussehen?

Hier ist eine Neuorientierung in der Wohnbauförderung notwendig – weg von der Gießkanne hin zu einer koordinierten Regionalpolitik, in die das Instrument Wohnbauförderung eingebunden wird. Im Konkreten gilt es dafür die Wachstumspotenziale von zentralen Klein- und Mittelstädten mit Schnellbahnanbindung an Graz zu fördern. Dazu ist ein koordiniertes Bündel an Maßnahmen im Wohnbaubereich notwendig: Ortskernbelebung, Sanierungsförderung anstelle von Neubauförderung in Abwanderungsgebieten, Bodenfonds des Landes um „verkehrsstrategische“ Liegenschaften für den sozialen Wohnbau zu sichern – und weitere Ausbaumaßnahmen bei der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. □

PDF-Download [www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

## AK Studienreihe: Informationen zur Umweltpolitik

- 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
- 189 Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: **Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch.** Studie, 2015
- 189a Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner: **Passenger Car Emissions: Standard and Real-World Fuel Consumption.** Study on behalf of the Vienna Chamber of Labour. Studie, 2016
- 190 Konrad Lachmayer: **Demokratierechtliche Analyse der privaten Rechtssetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL).** Studie, 2016
- 191 Jana Flemming, Ulrich Brand: **Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik.** Studie, 2017
- 192 Werner Hochreiter (Hrsg.): **15 Jahre Aarhus-Konvention,** Tagungsband, 2017
- 193 **Zwischen Norm- und Realverbrauch – Was hat sich in Österreich seit 2015 bei neuen PKW verändert?** Holger Heinfellner, Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2017
- 194 **Environmental Inequality In Europe – Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context.** Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Giljum, 2017
- 195 Jana Flemming, Ulrich Brand: **Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik.** Studie, 2017
- 196 **Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht – Fakten und Regulierungsdefizite.** Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2018
- 197 **Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Langfassung)** Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197a **Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Endbericht (Kurzfassung)**
- 198 **Umweltgerechtigkeit; Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umweltverhalten; Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching** Alexandra Wegscheider-Pichler, Sacha Baud, 2019
- Greiter, Andreas Heissenberger, 2018

# Die schlaunen Ratgeber der Arbeiterkammer



## FAHRGASTRECHTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der Ratgeber „Unterwegs mit Bus und Bahn – Schwerpunkt Ostregion“ bietet einen lesbaren Überblick über die Beförderungs- und Tarifbestimmungen von ÖBB, Wiener Linien, VOR und Westbahn. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Fahrgastrechte allgemein und bei Verspätungen gelegt und wie man diese durchsetzen kann. Wissenswertes zum Pendlerpauschale und Park&Ride sowie umfassende Informationen über Ansprechpartner und Beschwerdestellen sind übersichtlich dargestellt.



## VERSÄTUNGS- ENTSCHÄDIGUNG

Als Fahrgast können Sie unter bestimmten Voraussetzung bei Bus und Bahn eine Entschädigung für Verspätungen verlangen. Bei der Bahn gilt das nicht nur bei Einzeltickets, sondern auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten). Tipps dazu in diesem Folder.



## TIPPS FÜR EINE GUTE REISE

Der Urlaub ist für alle eine wichtige Erholungszeit. Damit die schönste Zeit des Jahres auch tatsächlich in bester Erinnerung bleibt, hat die AK Tipps zur Planung, Vorbereitung und zum richtigen Verhalten bei auftretenden Schwierigkeiten im Urlaub zusammengestellt.



## VORSICHT SCHNÄPPCHEN!

Werbung und Marketing arbeiten in allen Bereichen mit vielen Tricks, wollen sie uns doch so viel wie möglich verkaufen. Die Broschüre gibt Tipps, wie Sie diese alten und neuen (Neuromarketing oder Web 2.0) „Manipulationen“ umgehen können.



## LEBENSMITTEL- KENNZEICHNUNG

Lebensmittel müssen laut EU-Verordnung so gekennzeichnet sein, dass VerbraucherInnen über Nährwerte, Allergene, Herkunft und Zutaten oder Haltbarkeit verständlich informiert werden. Die Broschüre erklärt die Bedeutung der Kennzeichnung.



## 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.