

Wirtschaft & Umwelt

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

Euro 1,80



Jugend und Klima

Warum junge Menschen zurecht rasches Handeln fordern, wieso Motivation und Information sich an unterschiedlichen Milieus orientieren sollten und weshalb junge Arbeitnehmer:innen Klima- und Sozialpolitik eng verknüpft sehen.

Foto: Adobe Stock

Pakete und Lkw – Arbeitsbedingungen als Belastung **SEITE 22**

Fast Fashion – schlecht für Mensch und Umwelt **SEITE 24**

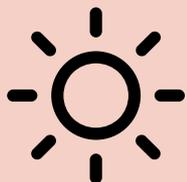
Just Transition – Strategie für Jobs und Ausbildung **SEITE 26**

Lobautunnel – Zeit für konstruktive Lösungen **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

Das Wumometer



PRALLE SONNE Klimaerhitzung

Wer in den vergangenen Monaten stolz darauf war, aus Ersparnisgründen weniger geheizt zu haben, wird etwas enttäuscht sein: Dieser Winter ist nach Auswertungen des EU-Dienstes Coper-

nicus europaweit der zweitwärmste seit Beginn der Aufzeichnungen gewesen. Im Osten und Norden war es viel zu warm, im Westen und Südosten extrem trocken. Die Klimaerhitzung

klopft immer lauter an unsere Türen! **HH**



LAUES LÜFTERL Sparmaßnahmen

Arbeitsminister Kocher will die Teilzeitarbeit eindämmen. Ausgerechnet der neoliberale Think-Tank „Eco Austria“ macht sich deshalb auch Sorgen um die Finanzierung unseres Sozialstaates. Um

die Klimaziele zu erreichen, müssen wir aber den Energie- und Rohstoffverbrauch drastisch senken. Das heißt: Produktion und Wegwerfkonsum zurückfahren! Eine Reduktion der Arbeits-

zeit kann dabei helfen. Und der Sozialstaat könnte auch durch eine Erbschafts- und/oder Vermögensteuer abgesichert werden. **HH**



GEWITTER Dauer-Umleitung

Die Pendler:innen im Bereich Gasteinertal/Kärnten zittern schon vor dem Datum 18. November 2024. An diesem Tag wird der Tauerntunnel der Bahn samt Autoschleuse bis 4. Juli 2025 komplett

geschlossen. Einen Probegalopp dazu darf man schon mal vom 12. April bis 17. Mai dieses Jahres machen – wichtige Sanierungen gehen der Total-sperre voraus. Statt 11 Mi-

nuten fahren die Pender:innen dann zwei Stunden in eine Richtung, etwa über die A10 oder Osttirol. Auf die ausgeklügelten ÖBB-Schienerersatz-Routen darf man gespannt sein. **EL**



STARKER WIND Schlechter Altherrenwitz

Für einen schlechten Witz dürften die Schüler:innen eine mathematische Fragestellung im Stiftsgymnasium bei Linz gehalten haben. Sie wurden aufgefordert auszurechnen, wie viele (mas-

senhafte) Unfälle Frauen verursachen, die schlecht einparken können. Einer gleichberechtigten Zeit wirklich nicht würdig, musste sich die Direktorin schließlich öffentlich entschuldigen,

dass eine ihrer Lehrerinnen (ja es war eine Frau) diese Aufgabe den Schüler:innen gestellt hatte. **EL**



SONNIG Intelligente App

Wisch und Weg – wenn das Bahnfahren so einfach wäre ... Der Wunsch so mancher (Wenig-) Bahnfahrer:innen (Klimaticketbesitzer:innen trifft's ja nicht) könnte jetzt in Erfüllung

gehen. Mit dem Upgrade der ÖBB App namens Simply Go verspricht die Bahn immer den günstigsten Tarif zu verrechnen. Ganz einfach und automatisch – mit einem Handy-Wisch beim Ein- und

einem beim Aussteigen. Abends wird dann von der hinterlegten Kreditkarte abgebucht. Eine echte Innovation gegen das verzweifelte Suchen nach Automaten und Ermäßigungen! **EL**

Inhalt

Klimakrise und Dialog

Veränderungen erfordern gemeinsame Anstrengungen und gerechte Lösungen. Seite 10

Jugendlicher Frust

Information, milieuspezifische Zugänge und konsequente Politik ist gefordert. Seite 14

Interview mit Philip Ovszenik

Seite 17

Chancen für die Zukunft

Multiple Krisen verlangen nach Mitsprache der Jugend und sozialer Gerechtigkeit. Seite 18

Liefern ohne Wertschätzung

Billige Paketlogistik und Lkw-Transporte gehen auf Kosten der Fahrer:innen. Seite 22

Mode und Nachhaltigkeit

Längere Nutzung von Kleidung und Wiederverwendung entlasten die Umwelt. Seite 24

Aktionsplan Just Transition

Soziale Absicherung bei Aus- und Weiterbildungen für die Energiewende. Seite 26

Autobahnausbau und Klima

Verhärtete Fronten im Lobautunnelstreit brauchen Dialog auf Augenhöhe. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	09
Kommunikation	32
Kontroverse	34

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber

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

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

Redaktion Mag.ª Sylvia Leodolter (Chefredakteurin),

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

Sekretariat Krisztina Hubmann, Sabrina Pochop (DW 12404)

Konzeption Jakob Fielhauer, www.fielhauer.at

Layout & Infografik Michael Haderer

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

ISSN 1028-4664

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



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



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



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

Jetzt handeln!

Die Jungen wollen mitreden und klares, rasches Handeln in der Klimapolitik.



Von Sylvia Leodolter

Auch wenn es „die“ Jugend nicht gibt, so haben die Jungen von heute doch vieles gemein: Sie sind durch Klimakrise, Pandemie und Inflation verunsichert und sie sind diejenigen, die mit den Versäumnissen ihrer Vorgängergenerationen am längsten leben müssen. Nicht alle Jugendlichen reagieren gleich auf die Herausforderungen, die sie erwarten. Die Menschheit hat seit jeher drei Reaktionsmuster, mit denen sie auf Gefahren reagieren: Angriff, Flucht oder Erstarrung. Im Zusammenhang mit der Klimakrise kann das zu Aktionismus, Leugnung oder Ratlosigkeit führen. Abhängig ist die Reaktion der Jungen aber nicht nur von individuellen Neigungen, sondern vor allem vom sozialen Milieu, von Lebensumständen und Bildung. Junge Arbeitnehmer:innen fürchten um wirtschaftliche und soziale Nachteile durch die tiefgreifenden Änderungen, die mit der Krise einhergehen. Sie sehen den Zusammenhang zwischen ökologischen und sozialen Fragen. Junge Menschen mit guter Ausbildung und mit größerer finanzieller Sicherheit stellen ihre Forderungen an die Politik oft lauter und radikaler. Aus Umfragen zeigt sich klar, dass die jungen Menschen mehr Information über geplante Maßnahmen, über Ziele und Zusammenhänge verlangen. Sie wollen nicht länger übersehen werden, sie wollen mitreden und fordern eine konsequente und wirksame Klimapolitik von den Verantwortlichen.

Die Jugend ernst nehmen, bedeutet vor allem ihr zuhören, auf sie zugehen und Antworten für die Zukunft bieten.

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



Großraum London

Niedrigemissionszone Die britische Metropole bereitet sich auf einen großen Schritt für eine gesündere Luft vor. Ab 29. August 2023 wird eine Niedrigemissionszone („Ultra Low Emission Zone“) auf alle Bezirke im Großraum London ausgedehnt. Diesel-Pkw mit Erstzulassung vor September 2015 und Benziner mit Erstzulassung vor 2005 dürfen ab dann nur gegen eine saftige Tagesgebühr von 12,50 Pfund fahren. Für eines von fünf Autos wird das Fahren im Großraum London damit teuer oder endet in der Verschrottung. Der Bürgermeister bietet hierfür Autobesitzer:innen mit kleiner Brieftasche Verschrottungsprämien bis zu 2000 Pfund an, die auch mit ÖV-Fahrausweisen kombiniert werden können. Die Behörden führen ins Treffen, dass die bisherige Ultra Low Emission Zone Stickoxid-Emissionen um 50 Prozent gesenkt hat und die Ausdehnung noch einmal 10 Prozent bringt. **FG**

Information:

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-road-signs>

Abgasmanipulierte Diesel-Pkw

Volkswagen Ein Urteil in Schleswig (Deutschland) am 21. Februar 2023 könnte schwerwiegend sein. Demnach erfüllen Diesel-Pkw von Volkswagen mit dem „Schummelmotor“ EA 189 auch mit Software Update nicht die EU-Typengenehmigungsvorschriften. Hält das Urteil in der Berufung stand, muss ein Rückruf des Herstellers diese in einen gesetzeskonformen Zustand bringen. So auch in Österreich, weil eine von einer deutschen Behörde ausgestellte EU-Betriebszulassung in allen EU-Mitgliedsstaaten verbindlich ist.

Direkt betroffen wären in Österreich 383.000 Pkw von VW, Audi, Seat und Skoda. Große Fragezeichen bestehen aber, ob dies bei den betroffenen Autos technisch möglich ist. Rein rechtlich darf aber ein Kfz ohne EU-Betriebszulassung nicht auf Straßen fahren.

Die AK fordert, dass betroffene Autohalter:innen und die Umwelt nicht zum dritten Mal bei dem Rückruf draufzahlen. Umweltministerin Leonore Gewessler muss Herstellern jetzt genau auf die Finger schauen und sie zur Verantwortung ziehen. **FG**



Bei der Bewältigung der Klimakrise müssen soziale und ökologische Aspekte verknüpft werden, Gerechtigkeit muss auch hier an erster Stelle stehen.

**AK Präsidentin
Renate Anderl**



AK Präsidentin Anderl fordert einen gerechten Beitrag der Reichen in Form vermögensbezogener Steuern.

Tanktourismus kann zum Minusgeschäft werden

Preiswerter Sprit Seit Jahren gehört es zum Geschäftsmodell der österreichischen Steuerpolitik, durch preiswerten Sprit – im Speziellen Diesel – am Tanktourismus zu verdienen. Steuereinnahmen von rund einer Milliarde Euro entgehen dadurch unseren Nachbarstaaten, kommen aber dem heimischen Fiskus zugute. Die Konsequenz: Rund ein Viertel des in Österreich verkauften Treibstoffs wird im Ausland verfahren, schlägt sich aber auf die heimische Treibhausgas-Bilanz nieder. Und das wird uns in Zukunft teuer zu stehen kommen: Wenn Österreich bis 2030 nicht seine Klimaziele erreicht, wird es kostspielige Zertifikate zukaufen müssen. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass dies mehr kostet, als durch den Tanktourismus hereinkommt. Bisher war Österreichs Strategie des billigeren Diesels unökologisch, da sie Zusatz- und Umwegverkehre verursacht hatte. Unmoralisch gegenüber den Nachbarstaaten war sie obendrein. Doch nun beginnt die Sache auch aus ökonomischer Sicht kontraproduktiv zu werden. **HH**



Foto: Nicolas Mahler

Wiederverwendung von verschlissenenem Gummi

Altreifenrecycling Der Fahrradreifenhersteller Schwalbe in Deutschland hat ein Verfahren entwickelt, mit dem Fahrradreifen und Fahrradschläuche wiederverwertet werden können. In einem ersten Schritt werden die Altreifen zerkleinert und der Stahl, der Gummi sowie das Gewebe voneinander getrennt. Anschließend wird der Gummi in weitere Stoffe umgewandelt.

20 Prozent der Neureifen bestehen bereits aus Recyclinggummi, der Herstellungsprozess benötigt für solche Reifen lediglich 20 Prozent eines neu hergestellten Materials. Die Rechnung geht für den Hersteller auf, trotz langer Transportwege, unter anderem auch in ein Werk in Indonesien. **GL**

Gülleausbringung – nicht nur ein Geruchsproblem

EU-Vertragsverletzungsverfahren

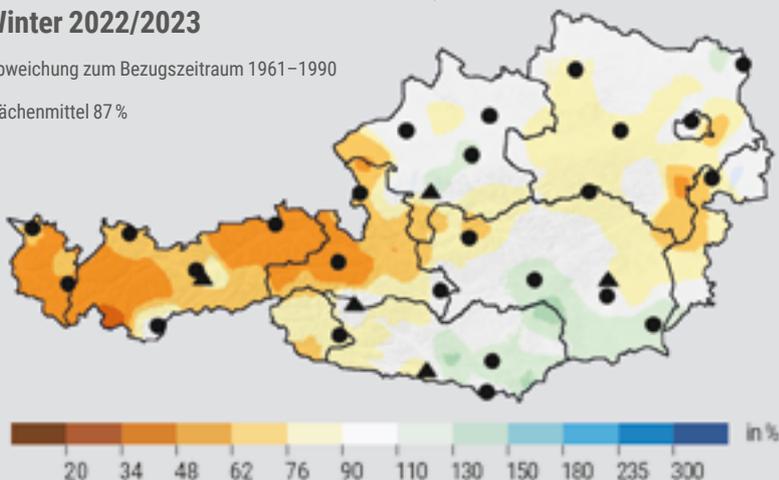
Ammoniak fällt fast nur in der Landwirtschaft durch Düngung und Massentierhaltung an. Für unsere Umgebungsluft ist das eine Vorläufersubstanz für Feinstaub und Ozon. Ammoniak belastet zudem das Grundwasser. EU-Mitgliedsstaaten sind deswegen angehalten, Ammoniak-Emissionen zu reduzieren. Österreich will und kann seit Jahren diese EU-Vorgaben nicht erfüllen, weil eine übermächtige Agrar-Lobby effektive Maßnahmen torpediert. Die Europäische Kommission hat im Jänner 2023 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet. Die Gülleausbringung stinkt seit langem, jetzt gibt es aber ein rechtliches Nachspiel. **FG**

Winterdürre 2022/23

Jahreszeitsumme des Niederschlags für Winter 2022/2023

Abweichung zum Bezugszeitraum 1961–1990

Flächenmittel 87 %



Wassermangel Im vergangenen Winter erlebten Österreich und Europa eine Winterdürre. In den Alpen gab es diesen Winter um 63 Prozent weniger Schnee. In Frankreich und der Schweiz musste Wasser rationiert werden und der Rhein war aufgrund des niedrigen Wasserstandes nur noch eingeschränkt schiffbar.

Eine Studie der TU Graz zeigt, dass die Dürre in Europa schon seit 2018 andauert und dadurch die Grundwasserspiegel teilweise stark abgesunken sind. Einer der Studienautoren, Torsten Mayer-Gürr meint dazu: „Ich hätte nie gedacht, dass Wasser hier in Europa, vor allem in Deutschland oder Österreich, ein Problem sein würde. Wir bekommen hier tatsächlich Probleme mit der Wasserversorgung.“

Den Zusammenhang zwischen Extremwetterereignissen (u.a. Stürme, Dürren und Starkregen) und der Klimaerhitzung nachzuweisen, ist Gegenstand der Attributionsforschung. Im Zusammenhang mit der Winterdürre 2022/23 konnte das World Weather Attribution Service

zeigen, dass diese durch Klimaerhitzung mindestens 20-mal wahrscheinlicher wurde.

„Wenn im Frühjahr das Wetter so ähnlich ist wie 2022 wird sich die Trockenheit deutlich verschärfen“, meint der Agrarmeteorologe an der Boku Wien, Josef Eitzinger gegenüber der dpa. Wegen entsprechenden Rekord-Tiefstständen beim Grundwasser südlich von Wien müssten sich viele Landwirte auf Einschränkungen bei der Bewässerung der Felder einstellen. **LO**



Zunehmende Extremwetterereignisse zeigen, dass ein klimapolitisches Kleinklein nicht mehr angemessen ist. Es braucht einen umfassenden sozial-ökologischen Umbau.

Biodiversität – Mooratlas

Moore als Klimaschützer Moore existieren in den Bergen, im Flachland, an Flüssen und Küsten. Ihre Vegetation und Beschaffenheit unterscheidet sich je nach Klimazone, aber eines haben alle Moortypen gemeinsam: Sie sind gefährdet. Denn Moore gehen zehnmals schneller verloren, als sie wachsen. Der neue Mooratlas liefert dazu erstaunliche Fakten. Moore bedecken weltweit 3 Prozent der Landfläche, binden aber etwa doppelt so viel Kohlenstoff wie die Biomasse aller Wälder der Erde zusammen, wie die neue Publikation der Heinrich Böll Stiftung und GLOBAL 2000 verrät. Durch menschliches Tun werden jährlich 500.000 Hektar Moor zerstört. Noch intakte Moore müssten daher dringend



Foto: STOCKMAR-WALTER Kommunikationsdesign/ Heinrich Böll Stiftung

geschützt werden. Der Mooratlas 2023 beleuchtet die Folgen der Zerstörung dieser Lebensräume und zeigt die Potenziale nasser Moore für den Klimaschutz und Strategien für ihre Nutzung. Dies soll Akteur:innen zu einem schnellen und entschiedenen Handeln ermutigen. **SI**

<https://www.boell.de/de/mooratlas>



**BAK-Positionspapier
zur Neufassung der
EU-Abwasserrichtlinie**

Download:

<https://www.akeuropa.eu/de/position-zum-entwurf-der-kommission-fuer-eine-neufassung-der-eu-abwasserrichtlinie>

Das Verursacherprinzip muss zur Vermeidung der Wasserbelastung führen und eine ökologisch effiziente Abwasserreinigung unter öffentlicher Kontrolle sicherstellen.

Menschenrecht auf Wasser soll gestärkt werden

EU-Abwasserrichtlinie Mit der Überarbeitung der EU-Abwasserrichtlinie wird eine langjährige Forderung der Arbeitnehmer:innenvertretung erfüllt und der Zugang zur sanitären Grundversorgung für alle Menschen, insbesondere auch für marginalisierte Gruppen verbessert. Auch für die Umwelt wird mehr getan. Es wird eine weitere Abwasser- aufbereitung („vierte Reinigungsstufe“) für große Kläranlagen verpflichtend vorgeschrieben, um Mikroschadstoffe und Mikroplastik stärker herauszufiltern. Finanzieren soll dies die Arzneimittel- und Kosmetikindustrie, die für 90 Prozent der derzeit ungefilterten Mikroschadstoffe verantwortlich sind. Die AK unterstützt die Idee der „erweiterten Herstellerverantwortung“ grundsätzlich. Allerdings gilt es in der Umsetzung wichtige Regeln zu beachten, damit nicht diejenigen die zahlen, auch anschaffen. Die Verantwortung sowie die Kontrolle von neu einzurichtenden Organisationen für die „erweiterte Herstellerverantwortung“ müssen in öffentlicher Hand liegen. Zudem darf die Industrie keinen Einfluss darauf haben, wie die Finanzmittel verwendet werden. Weiters sind Vorgaben für die Erreichung der Energieutralität bei Kläranlagen bis 2040, sowie strengere Regeln für die Kreislaufwirtschaft vorgesehen. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen zu senken und damit einen Beitrag zu den Zielen des Green Deal zu leisten. **SI**



Kommentar

Apokalypse Now?

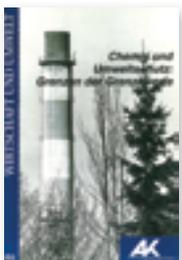


von Heinz Högelsberger

Bundeskanzler Nehammer hat bei seiner „Rede zur Zukunft der Nation“ das eigentlich schon EU-weit beschlossene Aus für Verbrennungsmotoren im Kfz-Bereich ab 2035 in Zweifel gezogen und sich auf die Seite der deutschen Autoindustrie geschlagen. Weiters warf er den Umweltschützer:innen vor, eine Untergangsapokalypse zu zeichnen, für die es keinen wissenschaftlichen Beweis gäbe. Nun ist Karl Nehammer zweifels- ohne intelligent genug, um die UNO-Klimaberichte lesen und verstehen zu können. Seine Verharmlosung des Klimawandels dürfte eher historische Gründe haben: So ist er Vorsitzender jener Partei, die in allen Regierungen von 1987 bis 2019 durchgehend für Energie und Umweltschutz zuständig war und somit für das Klimaschutzversagen Österreichs die Hauptverantwortung trägt. Dieser unruhlichen Vergangenheit fühlt er sich offenbar verpflichtet. Die Rechtsprechung entwickelt sich jedoch laufend weiter. So werden sich in einigen Jahren wohl nicht die sogenannten Klimakleber vor Gericht verantworten müssen, sondern ehemalige Minister:innen, Regierungschefs und Konzernmanager, die den Klimaschutz entweder ignoriert oder aktiv sabotiert haben.

Dass die ÖVP seit Jahren das Klimaschutzgesetz blockiert, ist die logische Weiterführung ihrer bisherigen Politik.

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



Vor 30 Jahren „Wissen ist Macht“ auch im Umweltinformationsbereich. Nach langem zähem Ringen konnte endlich Einigung über das mit 1. Juli 1993 in Kraft tretende Umweltinformationsgesetz erzielt werden. Es regelt ein jedermann zustehendes Recht auf freien Zugang zu Umweltdaten, über die Verwaltungsbehörden verfügen, verbessert die Möglichkeiten der Behörden zur Beschaffung von Umweltdaten und verpflichtet die Betreiber störanfälliger Betriebsanlagen zu einer aktiven Informationspolitik. Die Verwirklichung dieses Gesetzesvorhabens stellt einen hart erarbeiteten Erfolg eines seit fast fünf Jahren von Arbeiterkammer und ÖGB verfolgten Anliegens dar.



Vor 15 Jahren Österreich ist bei der Erreichung seiner Klimaschutzziele eines der europäischen Schlusslichter. Vor allem im Verkehrssektor ist die Bilanz verheerend. [...] Die so genannten Biotreibstoffe sind in Wirklichkeit Agrartreibstoffe aus Intensivlandwirtschaft, die manchmal mehr CO₂ verbrauchen als sie einsparen, teurer sind als fossile Treibstoffe, Wasser und Böden gefährden und die Nahrungsmittelpreise in die Höhe treiben. Das einzig Sinnvolle, wenn man auch im Verkehrsbereich den Klimawandel bekämpfen will, ist [...] das Forcieren einer umweltorientierten Verkehrspolitik.

Patente auf Leben werden eingeschränkt

Positives Vorhaben Konventionell gezüchtete Pflanzen und Tiere dürfen in Österreich zukünftig nicht mehr als angebliche „Erfindung“ patentiert werden. Dies und weitere Präzisierungen beschloss der österreichische Ministerrat in seiner Regierungsvorlage zur Novellierung des Patentgesetzes. Dieser Beschluss ist ein wichtiges Signal an die EU und das Europäische Patentamt. Das Patentrecht darf nicht länger missbraucht werden, um den Saatgutmarkt immer weiter zu monopolisieren, wie die Umweltorganisation Arche Noah dies in ihrer Aussendung formuliert. Pflanzen und Tiere aus konventioneller Züchtung sind in Europa eigentlich nicht patentierbar. In der Praxis nützt das Europäische Patentamt jedoch bestehende Schlupflöcher und erteilt dennoch Patente auf konventionell gezüchtete Pflanzen. So wurden z.B. mehrere Patente auf Braugerste und Bier an Carlsberg erteilt, wodurch die österreichische Bierbranche in Bedrängnis gerät. Die AK unterstützt in ihrer Stellungnahme die vorgeschlagene Novelle. **SI**



Foto: bildener/pxabay

Kein Verbrenner-Verbot bei Neuwagen?

Blockade Alle neu zugelassenen Pkw und Kleintransporter sollten in der EU ab 2035 ohne Verbrennungsmotoren ausgestattet sein. Das war das Ergebnis langer Verhandlungen zwischen EU-Mitgliedsstaaten, Kommission und Europäischem Parlament. Unter Führung von Deutschland zog aber eine Staatengruppe überfallsartig die Notbremse und blockiert seit Februar 2023 die notwendige qualifizierte Mehrheit im Ministerrat. Auf dem Spiel steht nicht nur die Glaubwürdigkeit der EU bei einem wichtigen Eckpfeiler des Green Deal, der die EU bis 2050 klimaneutral ausrichten soll. Es geht auch um eine industriepolitische Schlüsselfrage, denn das Eintreten für synthetische Kraftstoffe verhindert klare Vorgaben für die Autoindustrie für einen Systemwechsel. Andererseits hat der Rückstand gegenüber Asien und USA bei der Batterieproduktion viele Akteure in Europa kleinmütig gemacht. **FG**

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz

Medieninhaber, Herausgeber und Eigentümer

Wirtschaft & Umwelt ist ein Organ der Bundesarbeitskammer.

Zweck/Aufgabenstellung

§ 1 Arbeiterkammergesetz 1992: „Die Kammern für Arbeiter und Angestellte und die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte sind berufen, die sozialen, wirtschaftlichen, beruflichen und kulturellen Interessen der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen zu vertreten und zu fördern.“

Blattlinie

Aufgabe ist die Vermittlung fundierter wissenschaftlicher Grundlagen auf den Gebieten Ökologie, Umweltökonomie, Umweltpolitik und Verkehrspolitik. Ziel ist die Förderung des Bewusstseins für und Verbreitung von Informationen über die Wechselwirkungen von Ökologie und Ökonomie. Die in Wirtschaft & Umwelt veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder: ISSN 1028-4664

Bundesarbeitskammer

Prinz Eugen Straße 20-22, 1040 Wien, Telefon: +43/1/50165-0

Präsidentin: Renate Anderl

Impressum/Offenlegung auch auf: www.ak-umwelt.at

Klimakrise nur durch Mitbestimmung bewältigbar

Teuerung, Klimakrise, Unsicherheit: Vor dem 20. ÖGB Bundeskongress im Juni 2023 nimmt ÖGB Präsident Wolfgang Katzian zu den sozialen und ökologischen Herausforderungen der kommenden Jahre Stellung.

Was sind für den ÖGB im Zusammenhang mit der Klimakrise die größten Herausforderungen und Ansatzpunkte? Die Klimakrise ist nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine soziale Frage. Die Klimakrise wird sowohl den Arbeitsalltag als auch das private Leben aller grundlegend verändern. Die größte Herausforderung besteht darin sicherzustellen, dass bei diesem Veränderungsprozess die Arbeitnehmer:innen nicht vergessen werden und nicht am Ende die Leidtragenden sind. Als ÖGB fordern wir deshalb, dass den zweifellos notwendigen Maßnahmen zum Schutz des Klimas und unseres Lebensraums ein Konzept zugrunde liegen muss, dass für alle einen leistbaren und gerechten Übergang gewährleistet. Wir bezeichnen diese Herangehensweise als „Just Transition“.

Welche Rahmenbedingungen braucht es dafür? Der Schlüssel für einen gerechten Übergang liegt neben der gesetzlichen Ebene in einer starken Mitbestimmung in den Betrieben. Klimapolitik und Beschäftigungspolitik müssen zukünftig zusammengedacht werden. Wir fordern deshalb eine Just Transition Strategie und eine Kompetenzstelle, die bei der Erstellung und Umsetzung von Maßnahmen berät und begleitet. Darüberhinaus müssen Betriebe verpflichtet werden, Pläne zur Umsetzung klima- und energiepolitischer Unternehmensziele zu erstellen. Bei diesen „Dekarbonisierungsfahrplänen“ müssen Betriebsräte Vorschläge für wichtige Begleitmaßnahmen einbringen können. Eine starke Mitbestimmung in Betrieben baut



Es geht darum, die Transformation der Wirtschaft gerecht zu gestalten und die Arbeitnehmer:innen dabei konkret zu unterstützen.

Die Klimakrise verändert die Arbeitswelt – wie, ist noch nicht ausgemacht. Der ÖGB kämpft für eine sozial gerechte Klimapolitik, die niemanden zurücklässt.

Zukunftsängste ab, nutzt das hochwertige Wissen der Beschäftigten und schafft langfristige Planungssicherheit.

Welche Rolle hat der öffentliche Sektor bei der Gestaltung eines sozial gerechten Strukturwandels?

Die Klimakrise führt zu immer unvorhersehbareren Extremwetterereignissen. Wir brauchen deshalb einen starken Sozialstaat und einen Ausbau der Daseinsvorsorge, um u.a. die Grundbedürfnisse aller trotzdem zu sichern. Dazu gehören u.a. die Bereiche Energieversorgung, Wohnen, Bildung, Kinderbetreuung, Gesundheit und Pflege sowie der öf-

fentliche Verkehr. Passiert dies nicht, bleibt die Handlungsfähigkeit des Staates auf die Abfederung negativer Unternehmensentscheidungen beschränkt – während die Kosten der Unternehmen auf die öffentliche Hand abgewälzt werden.

Wie muss die Arbeitsmarktpolitik angepasst werden? Es ist wichtig, Konzepte zu entwickeln, die einen reibungslosen Übergang von schrumpfenden Branchen in neue Branchen ermöglichen, ohne dabei hohe arbeitsrechtliche Standards zu beeinträchtigen. Die Transformation unserer Wirtschaft führt einerseits zu Jobverlusten, andererseits entstehen auch neue „grüne“ Berufe. Daher ist es genauso wichtig, den Arbeitsplatzverlust der Betroffenen abzusichern als auch sicherzustellen, dass die neu geschaffenen Berufe hohe Standards in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Entgelt und Qualifikationen erfüllen. Eine Möglichkeit zur Qualifizierung bietet die vom ÖGB mitgegründete Umweltstiftung. □

Wolfgang Katzian ist Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes.

Welches Klima wollen wir in Österreich haben?

Die Klimakrise stellt uns vor große gesellschaftliche und individuelle Herausforderungen. Fast jeder ist sich mittlerweile bewusst, dass wir dringend handeln müssen. Warum fällt es uns dennoch so schwer wirkliche Veränderungen umzusetzen? VON THOMAS HADER

Auf Gefahren reagieren wir noch wie vor 100.000 Jahren: mit Kampf, Flucht oder Erstarren.

Sowohl bei Befragungen der Statistik Austria als auch des Umweltbundesamtes wurden in den letzten drei Jahren der Klimawandel, die Zerstörung von Natur und Landschaft, sowie der zunehmende Verkehr und Ressourcenverbrauch als die vorrangigsten Umweltprobleme genannt. Ein Viertel gibt an, sein Verhalten bereits auf Nachhaltigkeit hin umgestellt zu haben und rund zwölf Prozent haben vor, dies in Zukunft zu tun. Wenn es aber um konkrete Veränderungen im Mobilitätsbereich geht, sind die Österreicher:innen eher zurückhaltend. Dabei ist der Verkehr nicht nur

das größte Problem bei der Bewältigung des Klimawandels, sondern auch jener Bereich, bei dem jeder Einzelne sehr unmittelbar die Treibhausgas Emissionen reduzieren kann. Die Emissionen des Verkehrs haben bislang nicht abgenommen und der Verbrauch an Benzin und Diesel für den privaten Autoverkehr ist im vergangenen Jahrzehnt um rund sieben Prozent nur marginal gesunken. Stellt sich die Frage: Wenn so breite Teile der Bevölkerung das Problem durchaus wahrnehmen, warum passiert dann so wenig?

Forderungen nach echten Veränderungen im Sinne einer wirksamen Klimapolitik wurden in den ver-

gangenen Monaten vor allem von Jugendlichen immer vehementer vertreten. So gesehen befinden wir uns mitten in einer mehrfachen Krise – oder wie der Duden angibt: in einer schwierigen Situation, die den Höhe- und Wendepunkt einer gefährlichen Entwicklung darstellt. Wie Jugendliche die Themen Klimawandel und Mobilität sehen wird im nächsten Artikel dargestellt. In diesem geht es darum, wie diese Proteste in einem größeren Bild einzuordnen sind. Denn vieles von dem was wir momentan gesellschaftlich und politisch erleben, überrascht wenig, wenn man sich mit der Dynamik von Krisen beschäftigt und vor allem damit, wie wir Menschen aufgrund unserer emotionalen und geistigen Eigenheiten mit solchen Herausforderungen umgehen.

Obwohl das Problem bekannt ist, ändert sich nur wenig

In einer weltweiten Befragung hat die Universität von Yale herausgefunden, dass in etwa 95 Prozent der Bevölkerung der Meinung sind, dass der Klimawandel tatsächlich passiert, aber nur rund 50 Prozent glauben, dass dieser überwiegend vom Menschen gemacht wird. Fast die Hälfte ist der Meinung, dass dieser zumindest teilweise ein natürlicher Vorgang sei und auch ohne unser Zutun passiert wäre. Auch wenn über die Ursachen noch Uneinigkeit herrscht, sagen dennoch ein Großteil der Befragten, dass sie wegen des Klimawandels besorgt sind und dass sie mehr Informationen brauchen würden.

Diese Ergebnisse lassen viel Interpretationsspielraum zu. Es zeichnet sich aber ab, dass Meinungen oft sehr wenig mit Fakten gemein haben. Ein Umstand, den wir gerne verleugnen. Die Faktenlage ist recht eindeutig: Im Dezember 2019 hat ein Forscherteam der Universität Kalifornien in Berkeley eine Untersuchung veröffentlicht, bei der Klimaprognosen seit den 1970ern mit der später real eingetroffenen Situation verglichen wurden. Basis für die Prognosen waren die durch den Menschen verursachten CO₂ Emissionen. Berücksichtigt man, dass damals auch die CO₂ Konzentrationen unklar waren und z.T. von den späteren Werten abgewichen sind, so zeigt sich, dass 14 der 17 Modelle die Realität korrekt vorhergesagt haben. Aus dieser Warte gibt es also wenig Chancen, dass sich die Klimaprognosen doch noch als zu dys-

topisch herausstellen. Womit wir Menschen uns in unserer Beurteilung aber so schwer tun ist, dass der Klimawandel nicht linear ist, sondern Wahrscheinlichkeiten verschiebt. So werden Dürren etwa 10-mal häufiger als ohne Klimawandel.

Komplexe Systeme geraten ins Wanken

Taucht man tiefer in die Thematik ein, zeigt sich, dass hier ganze Systeme aus dem Gleichgewicht geraten und durch unsere globale Art des Wirtschaftens noch zusätzlich unter Druck kommen. Deutsche Forscher berichten darüber, dass es für Bäume zu einer Verkettung von „Stressoren“ kommen wird: Trockenheit setzt diese unter Stress, sie werden anfälliger für Schädlinge wie etwa Pilze. So wird in Deutschland seit 2002 beobachtet, dass große Bestände der Esche durch einen aus Asien eingeschleppten Pilz vernichtet werden, in Schweden gilt der Eschenbestand mittlerweile als gefährdet. Welche Konsequenzen dies hat, wird derzeit intensiv untersucht. Forschungen haben ergeben, dass nahezu 500 Flechten, Pilze und Insekten auf den Wurzeln, Stämmen, Ästen und Blättern der Esche leben und damit ebenfalls stark bedroht sind.

Viele denken, dass mit der Einführung der Elektromobilität die Probleme des Autoverkehrs wie weggeblasen seien. Eine Untersuchung der Universität für Bodenkultur kommt 2022 allerdings zum Schluss, dass der Reifenabrieb der Kraftfahrzeuge für etwa die Hälfte des gesamten Mikroplastikeintrags in die Umwelt verantwortlich ist. Das bedeutet, jährlich wird durch kleinste Reifenpartikel so viel Mikroplastik in unser Trinkwasser, unsere Böden und unsere Luft eingebracht, wie es in etwa einer Milliarde Plastiksackerl entspricht. Einfach gesagt: wir essen, trinken und atmen den Gummi der Reifen ein. Wie sich diese Partikel, die zum Teil hormonell wirken, auf die menschliche Gesundheit auswirken, ist bislang nicht ausreichend erforscht.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass die Klimakrise nur die Spitze des Eisbergs ist. Insgesamt steht unser Leben und Wirtschaften ganz grundsätzlich in Frage, denn eine simple CO₂ Reduktion ist anders als beim FCKW zum einen schwer umsetzbar und wird zum anderen die vielen weite- ▷

Kurzgefasst

Auch wenn viele Menschen beabsichtigen, nachhaltiger mobil zu sein hat sich der Pkw Treibstoffverbrauch im letzten Jahrzehnt kaum verringert. Vor allem Jugendliche protestieren, um eine wirkungsvolle Klimapolitik einzufordern. Letztlich können wir die Klimakrise nur gemeinsam und im Dialog bewältigen. Dazu müssen wir auch verstehen, welche geistigen und emotionalen Bewältigungsstrategien wir anwenden.

Es ist Aufgabe der Politik, für eine gerechte Bewältigung der Klimakrise zu sorgen.



Thomas Hader ist Arbeitspsychologe und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.

Foto: Hader/privat

ren Probleme unseres enormen Ressourcenverbrauchs nicht lösen. Aktuell haben wir in Österreich bereits ab April mehr natürliche Ressourcen verbraucht als die Erde liefern kann. Den überwiegenden Teil des Jahres beuten wir also Rohstoffe aus, die künftigen Generationen und Menschen in anderen Erdregionen fehlen werden.

Wir reagieren wie vor 100.000 Jahren

Diese unangenehmen Wahrheiten werden von uns zumeist als Bedrohung für unser Leben bzw. unseren Lebensstil wahrgenommen. Betrachtet man unseren Umgang mit Gefahren aus der Perspektive der Entwicklungsgeschichte des Menschen – also anthropologisch – so reagieren wir auf diese noch ganz genauso wie vor 100.000 Jahren: mit Angriff, Flucht oder Erstarrung. Unsere geistigen und emotionalen Bewältigungsstrategien haben den Hauptzweck unser subjektives Wohlbefinden aufrecht zu erhalten, wenn auch nur kurzfristig.

Ein sehr guter Überblick über all diese psychologisch gut erforschten Mechanismen ist auf der Seite www.psychologists-forfuture.org zu finden. Unter anderem haben die Autoren dort

Studien zusammengetragen, die zeigen, dass wir diesen Widerspruch zwischen dem Wissen um den Klimawandel und dem Wunsch unseren gewohnten Lebensstil beizubehalten, nur schwer aushalten. Man nennt dies kognitive Dissonanz. Wir lösen diese durch Verleugnung oder Bagatelisierung auf, oder aber, indem wir unseren Anteil am Klimawandel herunterspielen. Proteste, die uns diese unangenehmen Tatsachen vor Augen führen, rütteln nicht nur an unserem Weltbild, sondern wir fühlen uns auch in unserem Selbstbild angegriffen. Dies löst nicht selten Wut aus und wir wehren uns mit einem Gegenangriff. Thomas Slu-necko, Professor an der Fakultät für Psychologie der Universität Wien, sagt diesbezüglich in einem Interview in der Wiener Zeitung: „Die meisten Menschen geben den affektiven Zuständen und

Wir sind die erste Generation, die die Folgen der Klimakrise spürt, und gleichzeitig die letzte Generation, die noch gegensteuern kann. (Regierungsprogramm 2020–2024)



1 Milliarde

Mikroplastik aus Reifenabrieb macht in Österreich so viel wie eine Milliarde Plastiksackerl aus. Icon: Kiranshastry

der Wut ständig weiter Nahrung, wie ein Feuer, das ständig weiter brennen muss, damit sie nicht von der Wut herunter, das heißt wieder zum Denken oder zum Dialog kommen müssen.“

Anthropologisch gesehen hat unser Gehirn noch dieselbe Form und Größe wie vor 35.000 Jahren. Forscher:innen gehen davon aus, dass sich unsere Denkfähigkeiten seit damals nicht grundlegend verändert haben. Das bedeutet aber auch, dass wir mit komplexen Fakten nicht besonders gut umgehen können. Das beginnt schon damit, dass wir dazu neigen, Informationen so auszuwählen und zu interpretieren, dass sie unsere Weltansicht stützen. Man nennt das „confirmation bias“ und es gibt eine ganze Reihe von sogenannten Urteilsheuristiken, die dazu führen, dass wir Sachverhalte falsch einschätzen. Ein Beispiel dafür ist das Argument, dass wir eh nichts machen können, solange die Chinesen nichts tun, weil diese für fast 30 Prozent des weltweiten CO₂ Ausstoßes verantwortlich sind. Nicht berücksichtigt wird dabei, dass ein US-amerikanischer Bürger im Schnitt doppelt so viel CO₂ verursacht wie ein Mensch, der in China lebt. Auch die komplexen Wechselbeziehungen durch den Welthandel und die Klimabilanz werden dabei ausgeblendet. Nimmt man statt den Staatsgrenzen Vermögensgrenzen als Bezugsrahmen, zeigt sich ein ganz anderes Bild der Hauptverursacher der Klimakrise: 50 Prozent der weltweiten CO₂ Emissionen werden von den reichsten 10 Prozent der Erdbewohner:innen verursacht!

Oft übersehen wir auch, dass unsere Weltansicht sehr wesentlich von Mitmenschen und Vorbildern geformt wird. Schon 1968 konnten Forscher:innen bei einem Versuch die Abhängigkeit des Verhaltens in einer Gefahrensituation von Vorbildern aufzeigen. Sie leiteten Rauch in ein Zimmer, in dem Versuchspersonen einen Test bearbeiteten. Wenn diese allein waren, dann reagierten 75 Prozent der Personen angemessen, indem sie Hilfe holten und den Rauch meldeten. Waren sie aber im Raum mit einer anderen Person, die auf den Rauch nicht reagierte, so unternahmen nur noch zehn Prozent entsprechende Handlungen. Ähnliches passiert auch in der Frage der Bewältigung der Klimapolitik und es wird schnell klar, dass hier sowohl Macht und Ressourcen, als auch die politische Vorbildwirkung eine wichtige Rolle bei der Meinungsbildung spielen.

Krisen sind immer eine Erschütterung unseres gewohnten Lebens aber sie verlaufen auch nach bestimmten Mustern. In der Forschung haben sich

50%

Noch immer glauben 50 Prozent der Menschen, dass der Klimawandel auch ohne menschliches Zutun entstanden wäre.

Modelle mit vier bis fünf verschiedenen Phasen etabliert, wobei diese Phasen nicht streng nacheinander ablaufen und sich auch wiederholen können, wenn sie nicht ganz abgeschlossen wurden. Am Beginn steht in der Regel die Verleugnung, wir versuchen am Status Quo festzuhalten. Eine weitere Phase ist jene der Wut, erst danach kommt die eigentliche Auseinandersetzung mit der Krise und die Suche nach Lösungen. Zum Schluss kommt es dann – bei erfolgreicher Bewältigung – zur Akzeptanz und Neuorientierung. Aus erfolgreich bewältigten Krisen gehen wir in der Regel stärker hervor. Bei der Frage des Mobilitätswandels ist dieses Modell gut erkennbar: Im Grunde verleugnen wir notwendige Veränderungen noch zum Großteil, reagieren mit Wut oder machen irgendwie weiter bzw. verharren.

Durch den Dialog Differenzen beilegen

Die Proteste der letzten Monate zeigen genau diese unbequemen Dinge auf. Klar ist aber: Verleugnung wird uns nicht helfen, die Krise zu bewältigen. Wir müssen alle gemeinsam an Lösungen arbeiten und uns der unbequemen Wahrheit stellen. Solidarität war in der Nachkriegszeit ein entscheidender Faktor, um Europa nach der Zerstörung wieder aufzubauen. Sie ist heute die wichtigste Voraussetzung, um die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen zu verhindern. Damit entscheidet jeder von uns mit, welches gesellschaftliche Klima wir in diesen herausfordernden Zeiten pflegen und wie wir die Klimakrise bewältigen können.

Die österreichische Bundesregierung hat sich dazu bekannt, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen und die Krise auch als Chance für Gerechtigkeit und mehr Vertrauen in die Politik zu nutzen. Aus dieser Sicht wird klar, dass die Proteste von Jugendlichen einen legitimen Aspekt in der Bearbeitung der Krise darstellen. Dass es „die Jugendlichen“ nicht gibt, sondern junge Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Ansprüchen und wie es gelingen kann die Jugendbeteiligung an politischen und gesellschaftlichen Prozessen zu verbessern, beleuchten die nachfolgenden Artikel. □



Die zentralen Fragen des Klimawandels

Krise der Gerechtigkeit

Rund die Hälfte der weltweiten CO₂ Emissionen werden von den reichsten 10 Prozent der Menschheit verursacht. In Österreich ist diese Ungleichheit nicht ganz so drastisch ausgeprägt, dennoch verursachen die reichsten zehn Prozent rund vier Mal so viel CO₂ wie die ärmsten zehn Prozent der Bevölkerung. Vor allem die Bereiche Verkehr, Reisen und Freizeit sind dabei besonders relevant. Gleichzeitig sind Menschen mit geringeren Einkommen ungleich stärker vom Klimawandel betroffen, weil sie in Wohngebieten leben, wo etwa das Verkehrsaufkommen größer ist. Sie arbeiten in Berufen, die exponierter sind und können sich auch weniger Kompensationsmöglichkeiten wie Sonnenschutz oder gar Klimaanlage leisten.

Der Jahresumsatz der 15 weltweit führenden Automobilhersteller entspricht etwa der Höhe der gesamten Staatseinnahmen von Deutschland und Österreich. Allein in unserem Land kann sich die Automobilbranche über 100 Millionen Euro Werbekosten pro Jahr leisten. Das ist in etwa drei Mal so viel wie die beiden größten Umweltschutzorganisationen im Jahr an Spendenbudget für Personal, Verwaltung und sämtliche ihrer Kampagnen zur Verfügung haben. Es ist also eine entscheidende Aufgabe der Politik für eine gerechtere Bewältigung der Krise zu sorgen. Jugendliche weisen zu Recht darauf hin, dass sie in Zukunft die Versäumnisse der Vergangenheit und der Gegenwart am längsten zu spüren bekommen werden. □

Berechtigter Frust? So sehen Jugendliche den Mobilitätswandel

Wie ticken die Jungen in Bezug auf Mobilitätswandel und Erderwärmung? Ist das Ankleben auf Straßen ein adäquates Mittel um mehr Aufmerksamkeit für die Problematik der Erderhitzung zu erzeugen? Oder sind das nur „Klimaspinner“ und wie lässt sich die Klimaangst bewältigen? VON SUSANNE WOLF-EBERL



Susanne Wolf-Eberl ist Wirtschaftswissenschaftlerin und Geschäftsinhaberin des Institutes Resarch & Data Competence und Spezialistin für Zielgruppensegmentationen und Langzeitstudien.

Foto: privat

Das von BMK und FFG geförderte Forschungsprojekt youth codes (www.youthcodes.at) verfolgt das Ziel, Tools, Anreize und Kommunikationsstrategien aufzuzeigen, um Jugendliche aus unterschiedlichen sozialen Milieus emotional zu aktivieren, sich mit den Herausforderungen und den notwendigen Verhaltensänderungen im Mobilitätsbereich auseinanderzusetzen. Hierfür wurden Repräsentativbefragungen durchgeführt, um Einstellung und Stimmung zu dokumentieren und konkret erprobt, mit welchen Impulsen sich die Zielgruppe aktivieren lässt.

Es ist sehr erfreulich, dass von den insgesamt rund 937.000 österreichischen Jugendlichen in der Altersgruppe 15 bis 24 Jahre (lt. Stat. Austria), 757.000 (das sind 81 Prozent) glauben, viel bzw. etwas zum Klimaschutz beitragen zu können. Junge Personen haben somit die „kritische Masse“ erreicht, auch wenn sie im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung derzeit eine Minderheit darstellen.

„Die Jugendlichen“ gibt es so nicht. INTEGRAL stellte 2020/2021 sechs verschiedene Sinus Jugendmilieus vor.

Sie fordern Veränderungen, denn es geht um ihre Zukunft. Diese Bereitschaft der Jungen etwas zum Klimaschutz beizutragen, ruft

nach einer generationenübergreifenden Klimaschutzallianz: Alle müssen – am besten gemeinsam – aktiv werden! Auch wenn die Methoden der Jungen polarisieren: Die CO₂ Einsparziele liegen klar auf dem Tisch und hier ist der Beitrag von jeder Seite gefordert.

Weitgehend Einigkeit herrscht unter den Jungen darüber, dass die Verantwortung bei der Politik liegt. Die Forderung lautet, dass die Politik endlich handeln soll. Bei manchen Aktivist:innen steigt die Ungeduld, wenn kaum Gegenmaßnahmen zur

Eindämmung der CO₂ Emissionen – etwa im Verkehrsbereich stattfinden. Aus der Sicht der Jungen werden sie diejenigen sein, die die Klimarechnung der Alten begleichen müssen.

Wie ticken unterschiedliche Jugendmilieus?

Eines ist klar: „Die Jugendlichen“ gibt es so nicht, sie sind keine homogene Gruppe. INTEGRAL wies 2020/2021 sechs verschiedene Sinus Jugendmilieus aus, die jeweils unterschiedlichen sozialen Hintergrund haben. Sie unterscheiden sich deutlich in ihren Einstellungen und Meinungen und ihnen sind ganz verschiedene Dinge besonders wichtig. Die Milieus sind über unterschiedliche Schwerpunktsetzungen und Social-Media-Kanäle zu erreichen und zu aktivieren.

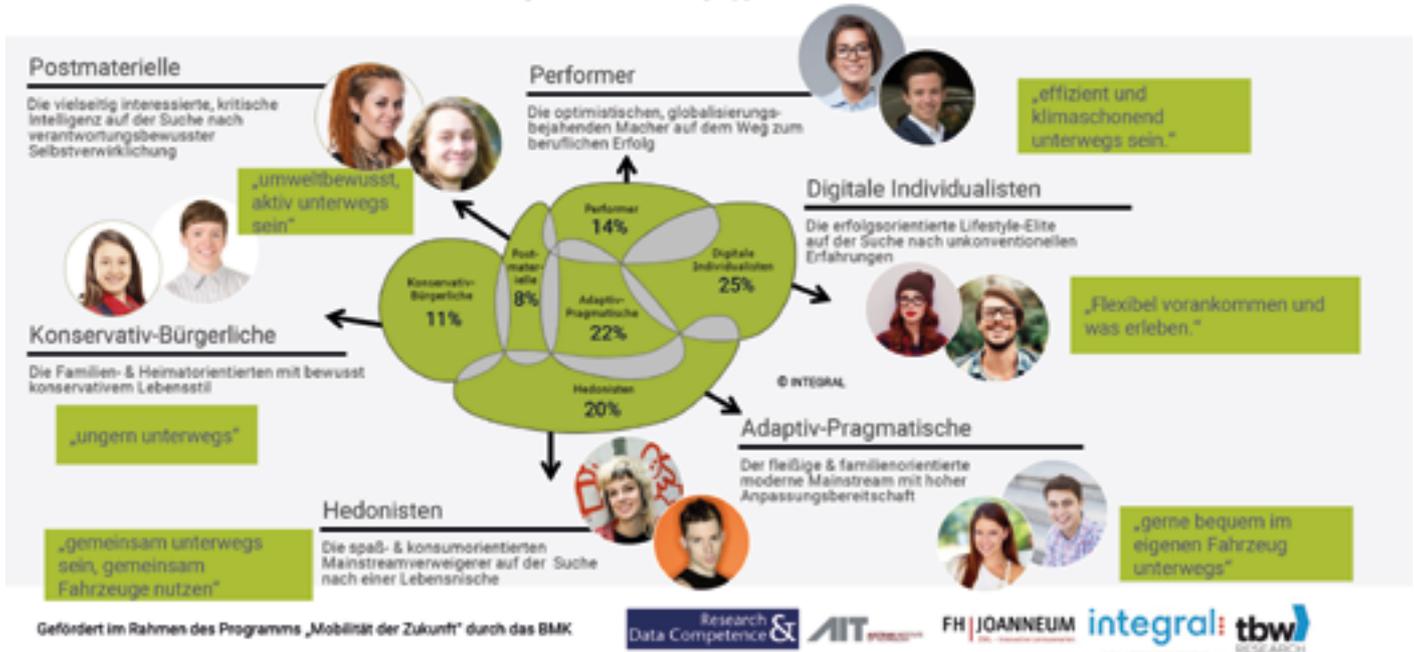
Am stärksten umweltfreundlich motiviert sind: Postmaterielle, Performer und Teile der Hedonisten. Während Postmaterielle den Kern der Klimaaktivist:innen bilden, sind Performer besonders an effizienten Lösungen interessiert, die auch umweltverträglich sind. Teile der Hedonisten sind oft aus Kostengründen umweltschonend unterwegs und zeigen Interesse für Sharing, Mitfahren und gemeinsame Fahrten. Petra Schiesser von INTEGRAL Marktforschung findet: „Das Jugendmilieu der Postmateriellen hat Klima- und Umweltbewusstsein praktisch in seiner DNA verankert. Klimafreundliches Verhalten entspricht daher den zentralen milieuspezifischen Werthaltungen. Man ist offen für alternative Mobilitätsformen und bereit, einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten (...).“

757.000

Jugendliche wollen sehr viel, bzw. etwas zum Klimaschutz beitragen.

INTEGRAL Sinus Jugendmilieus –

Kurzcharakteristik – berechnete Werte für die youth codes Altersgruppe 15–24 Jahre 2020



Die sechs Jugendmilieus sind an unterschiedlichen Informationen interessiert und haben verschiedene Vorstellungen über Mobilität. Jede Gruppe braucht einen anderen Zugang zu Verhaltensänderungen und jedes Jugendmilieu hat gemäß seinem Mobilitätsmotto eine Schnittstelle zu umweltfreundlicher Mobilität, die es aufzufinden gilt.

Gesamt gesehen ist es sinnvoller, bereits sehr junge Personen an Öffis und aktive (gesunde) Mobilitätsformen zu binden, als später gegen die bequeme Nutzung von motorisierten Fahrzeugen anzukämpfen. Zwei Beispiele: Hedonisten sind nicht im eigenen Fahrzeug unterwegs, weil sie sich keines leisten können und Personen aus dem Milieu der Konservativ-Bürgerlichen unternehmen keine Fernflugreisen, weil sie ohnehin nicht gerne verreisen. Solche Verhaltensweisen müssen bestärkt und gewürdigt werden (eventuell peer-to-peer).

Was wissen die Jungen und was interessiert sie?

Es gibt viele Wissensbereiche rund um die Erderhitzung, die (für die Zielgruppe der 15 bis 24-Jährigen) nicht ausreichend bekannt erscheinen.

Die Top 5 Themen mit hohem Infobedarf gemäß einer Repräsentativbefragung im März 2022, bei

520 Personen der österreichischen Wohnbevölkerung im Alter von 15–24 Jahren sind:

1. Der Maßnahmenplan der Regierung zur Erreichung der CO₂ Ziele
2. Die 17 Nachhaltigkeitsziele (SDGs)
3. Die Auswirkungen der Bodenversiegelungen (Verbauungen)
4. Der Gesamtbedarf von Energie für E-Mobilität
5. Der Stand der Forschung zu umweltfreundlichen Fahrzeugen

Der Informationsbedarf ist vor allem bei der jüngeren Altersgruppe noch vielfach hoch. Hier steht etwa besonders der Maßnahmenplan der Regierung zur Erreichung der CO₂ Ziele im Zentrum. Zwei von drei jungen Personen der Zielgruppe sehen sich hier nicht ausreichend informiert. Das hohe Interesse am Maßnahmenplan ist eine der ungenutzten Chancen: Hier könnten konkrete Verhaltensänderungen angeregt und die Wirksamkeit von Maßnahmen aufgezeigt werden.

Neben dem Informationsbedürfnis geht es auch darum, Inhalte zu verstehen und nachvollziehen zu können. So ist der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Spritverbrauch und die Sinnhaftigkeit von Geschwindigkeitsreduktionen für jeden/jede zweite/n Befragten unzureichend >

Kurzgefasst

Junge Personen haben die „kritische Masse“ erreicht und fordern Veränderungen ein. Für eine konstruktive Bewältigung der Klimakrise, insbesondere im Hinblick auf den Verursacher Verkehr braucht es weitere, auch konfrontative Diskurse, sowie milieuspezifisch abgestimmte Wissensimpulse und Aktivitäten. Große Teile der Jugendlichen fühlen sich nicht ausreichend ernstgenommen in ihrer Sorge um den Planeten Erde.

erklärt. Hier sind es überdurchschnittlich häufig jüngere Personen (14 bis 19 Jahre: 60 Prozent) und eher jüngere Frauen als junge Männer, die sich unzureichend informiert fühlen. Junge Männer im Alter von 20 bis 24 Jahren sehen sich dagegen eher ausreichend informiert (43 Prozent) bzw. geben keinen Infobedarf (20 Prozent) an, sodass sich hier nur 37 Prozent unzureichend informiert sehen. Hinzu kommt bei ihnen eine eindeutige Ablehnung von Infos zur Geschwindigkeitsreduktion.

Der Infobedarf unterscheidet sich nach der sozialen Lage und nach Bildung. Besser gebildete Jugendmilieus fühlen sich eher ausreichend informiert. Gerade deshalb ist es erfreulich, dass das

„Für den weitaus überwiegenden Anteil der Jugendlichen stellt der Klimawandel die größte Besorgnis für ihre Zukunft dar.“ Alex Millionig/AIT

eher bildungsferne Milieu der Hedonisten, hohen Informationsbedarf äußert, etwa bei Themen wie Auswirkung der Bodenversiegelung (71 Prozent), energieintensive Verhaltensweisen (67 Prozent),

Einfluss klimaschädlicher Verhaltensweisen (59 Prozent), Auswirkung von Flugreisen auf die CO₂ Bilanz (57 Prozent) oder Auswirkungen von Bahn gegenüber Pkw fahren (56 Prozent).

Es scheint, dass junge Personen zuerst ausloten, ob es wirklich in ihrem Verantwortungsbereich liegt, Maßnahmen setzen zu müssen. Solange nicht klar ist, ob es nicht andere Lösungen gibt, bzw. Entscheidungen gefällt sind, sehen sich viele Junge nicht angesprochen ihr Verhalten zu ändern.

Eine Änderung unserer Lebensgewohnheiten ist 8 von 10 Personen der 15- bis 24-Jährigen sehr bzw. eher wichtig. Dieser Wert ist auch im Zeitablauf zwischen 2020 und 2022 gestiegen. In Summe ist das eine hohe Bereitschaft einen eigenen Beitrag zu leisten. Doch fehlen die Empfehlungen der Politik wie die Erreichung der Klimaziele sinnvoll und effektiv gelingt. Viele Junge wünschen sich von der Politik einen transparenten „Gesamtaktionsplan“, der einen klaren Handlungsspielraum sowie konkrete Einsparziele vorgibt. Ebenso erachten 8 von 10 „Jungen“ Diskussionen zum Klimawandel für wichtig.

Alex Millionig vom AIT und Projektpartnerin in youth codes meint: „Für einen überwiegenden Anteil der Jugendlichen stellt der Klimawandel die größte Zukunftssorge dar. Sie sind auch bereit, zum Klimaschutz beizutragen, wissen aber nicht,

85 Prozent

der Jugendlichen wünschen sich, dass die Politik endlich handelt und 81 Prozent finden die Diskussion rund um den Klimawandel wichtig. 81 Prozent ist es wichtig dass wir Menschen unsere Lebensgewohnheiten ändern.

wie sie das konkret tun können und wie viel ‚genug‘ wäre. Das daraus resultierende Gefühl der Ohnmacht und Unsicherheit führt sogar so weit, dass sie überlegen, selbst keine Kinder bekommen zu wollen. Deshalb fordert eine überwältigende Mehrheit von 85 Prozent der Jugendlichen, dass die Politik endlich handelt (...).“

Was motiviert zur Beteiligung am Klimadiskurs?

Im Rahmen des Projekts youth codes (www.youth-codes.at) wurden u.a. unterschiedliche Methoden, Maßnahmen und Aktivierungsstrategien mit der Zielgruppe erprobt. Nicht alle der Aktivitäten, die abgefragt wurden, konnten auch während der Pandemie erprobt werden. Es wurden interaktive Wege angestoßen, um unterschiedliche Lebensweltypen einzuladen, sich mit dem Thema Erderwärmung und Mobilität auf ihre bevorzugte Art und Weise (z.B. Social-Media, Online-Challenges, Comics, T-Shirt Gestaltung) auseinanderzusetzen. Kurze Wissensimpulse (z.B. Videos, Bildmaterial, Textpassagen für Recherchen) und kreative Aufarbeitungsmethoden bildeten den Kern der Auseinandersetzung, die von Claudia Sempoch/tbw research gemeinsam mit den Projektpartner:innen erstellt wurden.

Wie reagiert die Politik?

Wenn sich die Klimaaktivist:innen zunehmend stärker in Szene setzen, ist das ein Schrei nach Aufmerksamkeit und Veränderung. Die deutsche Klimaschutzlerin Aimée van Baalen meint in einem Artikel der Zeit: „Es reicht nicht, die Politiker:innen zu konfrontieren. Wir brauchen die Unterbrechung der Normalität, sonst passiert nichts.“ Daraus leitet sich die Frage ab, wie können Erkenntnisse aus youth codes genutzt werden, um eine kreative, künstlerische Auseinandersetzung mit Klimafakten zu befeuern, sodass Veränderungen auf der Verhaltens-ebene und parallel dazu auf der politischen Ebene passieren. Wie kann Druck auf die Politik aufgebaut werden, anstatt eine Marginalisierung der Idealisten zuzulassen? Wie schaut der breite Klimaaufschrei aus, der uns Menschen und damit die Politik aufrüttelt, schneller und transparenter zu handeln? Die Bereitschaft der Jungen ist da! Sie muss abgeholt, verstärkt und genutzt werden! □

Junge Menschen wollen zum Klimaschutz beitragen

Es gibt große Unterschiede im Zugang zu Klimakrise und Mobilitätswende unter den Jugendlichen. Was für Lehrlinge und junge Arbeitnehmer:innen im Fokus steht, schildert ÖGB Bundesjugendsekretär **Philipp Ovszenik**.

Im Hinblick auf Klimawandel und Mobilitätswandel, welche Herausforderungen sind Ihrer Ansicht nach am drängendsten? Die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf den Menschen können sich dramatisch entwickeln. Eines ist jedoch klar: weltweit werden Wasserknappheit und Hunger, gesundheitliche Belastungen durch Hitzestress, Unterernährung und Infektionskrankheiten zunehmen. Der Verkehr verursacht Lärm, Luftverschmutzung, Staus und heizt das Klima weiter auf.

Geht es bei diesen Punkten nicht auch um Fragen der Gerechtigkeit? Definitiv, bei diesen Fragen geht es um die Verteilung von Kosten und Lasten. Ich bin der Auffassung, dass Klima- und Sozialpolitik Hand in Hand gehen müssen. Dabei ist die Einbindung der Arbeitnehmer:innen und ihrer Vertreter:innen vor Ort in den Betrieben und der Gewerkschaft unerlässlich, um einen gerechten Wandel zu garantieren. Nur wenn alle demokratisch eingebunden sind und wir Arbeitsplatz-Sicherung und Perspektiven nicht gegen den Klimaschutz auspielen, können die Arbeitnehmer:innen die so notwendigen Maßnahmen zum Klimaschutz auch unterstützen. Die Unterstützung ist dringend notwendig für einen erfolgreichen Wandel.

Wer sind bei diesen Punkten die Verantwortlichen? Wir wissen, dass für den Klimawandel nicht das Verhalten der Bevölkerung im Allgemeinen entscheidend ist, sondern das der Konzerne und besonders



Auch Lehrlinge und junge Arbeitnehmer:innen brauchen eine starke Stimme.

Klima- und Sozialpolitik müssen Hand in Hand gehen. Dabei ist die Einbindung der Arbeitnehmer:innen und ihrer Vertreter:innen vor Ort in den Betrieben und der Gewerkschaft unerlässlich.

vermögender Menschen. Es braucht eine entsprechend höhere (Vermögens-)Besteuerung. Die so eingenommenen Mittel sollten in den Ausbau der öffentlichen Mobilität, des Sozialsystems und öffentlicher Dienstleistungen (z. B. Kindergärten, Pflegeheime) investiert werden. Ein Ansatz wäre ökologische Bildung in der Schule mit der Schaffung eines Unterrichtsfachs Ökologie, Nachhaltigkeit und Umweltschutz in allen Schultypen. Für den nachhaltigen Umbau unserer Wirtschaft braucht es Fachkräfte. Deshalb muss die Lehrlingsausbildung als Baustein zur Lösung der Klimakrise in den Fokus rücken. Hier steht die Politik in der Verantwortung.

Unterscheiden sich die Zugänge von Lehrlingen bzw. Studierende in der Klimafrage? Es sind vor allem junge Menschen davon abhängig, dass unser Planet auch in Zukunft bewohnbar bleibt. Jugendliche wollen zum Klima- und Umweltschutz beitragen, ein umweltverträgliches Leben ist allerdings oft nicht leistbar. Es ist nicht so, dass Lehrlinge diesen notwendigen Wandel in Zweifel ziehen, sondern sie haben andere Vorstellungen davon, welche wirtschaftlichen und sozialen Nachteile sie dadurch haben könnten – und darum ist das ökologische Bewusstsein der Lehrlinge ein anderes als das der Studierenden und angehenden Akademiker:innenklasse. Diese pflegt teilweise „nachhaltigeren“ Lebensstil und kann sich diesen auch leisten, während die unteren Schichten doch zunächst auch einmal die soziale Frage beantwortet haben möchten. □

Philipp Ovszenik ist Bundesjugendsekretär des Österreichischen Gewerkschaftsbundes.

Zukunftsperspektiven und Chancen für junge Menschen sichern

Junge Menschen brauchen Räume und Möglichkeiten, um ihre Meinungen und Zukunftshoffnungen einzubringen. Viel zu oft werden junge Menschen nicht oder zu wenig gehört. Es muss mit den Jungen geredet werden und nicht über sie. VON KATHARINA HAMMER

Kurzgefasst

Die Generation „Post Corona“ hat es nicht leicht. Ausgangsbeschränkungen während der Pandemie, Abstandsregeln, Kontaktbeschränkungen, geschlossene Schulen, Cafés usw. – die Liste ist lang. Alltag und Zusammenleben wurden maßgeblich verändert. Aus dem SORA Bericht 2021 ist klar ersichtlich, wo der Schuh besonders drückt. Zu sozialen Einschränkungen kommen psychische Probleme und auch die finanzielle Lage hat sich verschlechtert.

Die Jugend, ein mystisches Wesen. Oft liegt hinter dem Begriff Jugend das Bild einer verschmolzenen Gruppe der Gesellschaft. Die Jungen sind eben die, die in etwa dasselbe Alter haben und in ähnlichen Lebenslagen sind. Tatsächlich muss man das eigene Bild der Jugend zurechtrücken, wir alle kommen mit ungleichen Chancen auf die Welt und diese ungleichen Startbedingungen ziehen sich durchs ganze Leben. Natürlich bestimmen die unterschiedlichen Chancen auch das Leben von jungen Menschen.

Bei ökonomisch gut ausgestatteten Eltern mit hohem Bildungsabschluss und gesichertem Einkommen lebt der Nachwuchs eher in einer Eigentumswohnung oder einem Haus mit Garten und wird selbst eine höhere Ausbildung genießen. Auf der anderen Seite müssen viele Familien mit geringeren Einkommen leben. Dann gibt es nur die kleine Mietwohnung, das

Zimmer muss mit ein oder mehreren Geschwistern geteilt werden und der Schulausflug kann mangels verfügbarer Einkommen oft nicht bezahlt werden. Den Mythos der

einen Jugend gibt es so in der Realität also nicht. Von Beginn weg haben junge Menschen unterschiedliche Zukunftschancen und damit leben sie von Anfang an in verschiedenen Welten.

Achtung – Demokratie-Lücke

Neben sozioökonomischen Unterschieden, die die jungen Menschen von Anfang an durchs Leben begleiten, gibt es auch demokratische Problemlagen, die Junge besonders treffen. Zwar wird die Funktionalität des politischen Systems von jungen Menschen in Österreich zu großen Teil sehr gut

oder ziemlich gut bewertet, allerdings zeigt sich auch ein wachsender Anteil, die das System weniger oder gar nicht gut bewerten.

Studien zeigen, dass es einen Zusammenhang zwischen sozialer Ungleichheit und demokratischer Teilhabe gibt. Die Beteiligung an demokratischen Prozessen leidet unter einer massiven sozialen Schiefelage. So nahmen beispielsweise bei den Nationalratswahlen 2019 jene mit höheren sozioökonomischen Ressourcen wesentlich stärker an der Wahl teil, als schlechter gestellte. Im sozioökonomisch privilegiertesten Drittel sind 83 Prozent der Wahlberechtigten zur Wahl gegangen, während es im untersten Drittel nur 59 Prozent waren. Diese Tendenz ist auch bei jungen Menschen ablesbar, junge Menschen, deren finanzielle Situation schlechter ist, schätzen die Funktionsfähigkeit der Demokratie auch schlechter ein, als junge Menschen die gut mit ihrem Einkommen auskommen.

Der sozioökonomische Status wirkt sich also auf die demokratische Teilhabe aus, das Gefühl nicht dazugehören kann zu Apathie und Frust führen. So entsteht der Eindruck, man könne die eigene Zukunft nicht mitgestalten.

Hier geboren und trotzdem kein Wahlrecht

Neben dem Problem der sozioökonomischen Ungleichheit kommt noch eine weitere Dimension des Ausschlusses dazu. So besitzen beispiels-

74 Prozent

der 16- bis 25-Jährigen fühlen sich laut Jugendstudie „Generation Corona...!“ von der Politik nicht gehört, 79 Prozent sagen sogar sie fühlten sich ignoriert.



Foto: dominikwiedrich/pixabay

Jugendliche wollen nicht länger von der Politik ignoriert werden, auch wenn nicht alle auf die Straßen gehen.

weise in Wien 30 Prozent der Wohnbevölkerung im Jahr 2020 aufgrund einer ausländischen Staatsangehörigkeit keine Möglichkeit an Wahlen teilzunehmen. Besonders häufig betroffen sind Wiener:innen im Alter zwischen 27 und 44 Jahren: Von jedem einzelnen Jahrgang dieser Altersgruppe besitzen mehr als 40 Prozent aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit kein Wahlrecht auf der Bundes-, Landes- und Gemeindeebene.

In Österreich leitet sich die Staatsbürgerschaft von den Eltern ab. Notwendig für die Einbürgerung ist ein zehnjähriger, legaler Aufenthalt in Österreich und neben anderen Kriterien auch der Nachweis eines regelmäßigen Einkommens. Das Gesetz verlangt feste und regelmäßige Einkünfte in Höhe des Ausgleichszulagen-Richtsatzes (2023: EUR 1.110,26 für Einzelpersonen). Dieser Betrag muss nach Abzug von Wohnkosten und sonstigen regelmäßigen Aufwendungen, wie Kreditrückzahlungen monatlich netto zur Verfügung stehen. Viele in Österreich lebende Personen können diese Auflagen nicht erfüllen. Besonders dramatisch ist die Situation für junge Menschen, die in Österreich geboren sind, hier leben und trotzdem kein Wahlrecht besitzen. Sie sind hier zur Schule gegangen, haben ihre Freund:innen hier, arbeiten und zahlen Steuern, sie leben in Österreich und dürfen trotzdem nicht an Wahlen teilnehmen. Sie fühlen sich nicht nur aus-

geschlossen, sondern sie sind es auch. Aufgrund der fehlenden Staatsbürgerschaft bleiben sie vom demokratischen Prozess ausgeschlossen.

Pandemie und ihre Folgen

Jung sein bedeutet heute, eine Pandemie hinter sich zu haben. Die Corona Pandemie hat junge Lebenswelten in den letzten drei Jahren massiv beeinflusst. Jugendliche und junge Erwachsene sind von den Auswirkungen der Pandemie besonders betroffen. Mit den Lockdowns wurden sie aus ihrer gewohnten Tagesstruktur gerissen. Homeschooling, stark eingegengte soziale Kontakte und eingeschränkte Freizeitaktivitäten führten zum Verlust jugendlicher Autonomie. Dies endet schließlich in Einsamkeit, psychischen Belastungen wie depressiven Verstimmungen, Schlaflosigkeit und Niedergeschlagenheit. Auch hier zeigt sich, dass die Jungen mit schlechterer Ressourcenausstattung, wie geringerem Einkommen, kein großer Wohnraum mit Garten und Terrasse und für alle zur Verfügung stehende Laptops oder Handys deutlich stärker unter psychischen Belastungen leiden. Leider zeigt sich insgesamt, dass zeitverzögert, ein großer Anteil der Jungen an den Folgen der Pandemie leidet. ▷



Katharina Hammer ist Teamleiterin der Stabstelle Jugend & Beteiligung in der AK Wien.

Foto: Lisi Specht

Familiär bedingt finanziell schlechter gestellte Jugendliche haben oft das Gefühl nicht dazuzugehören und fallen in Apathie und Frust.



AK-Zukunftsprojekt

Haus der Jugend

Die Arbeiterkammer Wien stellt als Interessensvertretung ihre jungen und zukünftigen Mitglieder in den Mittelpunkt. Eines der wichtigsten Zukunftsprojekte ist das Haus der Jugend. Wir errichten ein Haus mit und für junge Menschen. Es entsteht ein Ort, an dem sich junge Menschen kreativ ausprobieren, sich austauschen oder einfach mal nichts tun können. Haus der Jugend ist eine Einladung zum Engagement, es fördert den Dialog und stellt das Lernen von- und miteinander ins Zentrum. Das Haus der Jugend ist ein Ort des Respekts für junge Menschen, der alle so akzeptiert, wie sie sind. Ein Ort des Wissens und der Bildung, der sich auch als Plattform zur Vernetzung versteht und der Selbstorganisation dient. Ein Ort, der über Wien und Österreich hinaus ausstrahlt. Das Haus der Jugend ist ein räumlicher Gegenentwurf zu einer krisenhaften Welt, in der junge Menschen zunehmend weniger eine Stimme haben und überhört werden. Es ist ein Ort, der jungen Beschäftigten kollektives Erfahrung ermöglicht und die Stärke von gebündelten Arbeitnehmer:inneninteressen vermittelt.

Und das Wichtigste: Das Haus der Jugend wird von Anfang an mit jungen Menschen gemeinsam entwickelt. Im Oktober 2022 haben 100 junge Menschen aus Wien ihre Anliegen, Anforderungen und Wünsche in einem Beteiligungsprozess rund um die Entwicklung des Hauses eingebracht. Wir haben gemeinsam diskutiert wie das Haus ausschauen muss, damit sich junge Menschen wohl fühlen, welche Bereiche und Angebote es bieten muss und wie es klimafit und nachhaltig sein kann. Unser Haus der Jugend fördert Partizipation und Beteiligung von jungen Menschen, hier haben sie eine Stimme. Es bietet Bildungsmöglichkeiten, vermittelt Wissen und ist zukunftsfähig, innovativ und nachhaltig!

<https://wien.arbeiterkammer.at/hausderjugend>

„Das Haus der Jugend wird ein Platz für junge Menschen, in dem sie lernen, lachen, Pläne schmieden und einander stärken können.“ (Ilkim Erdost, AK Wien Bereichsleiterin)

Die Jugend will gehört und in entscheidende Prozesse eingebunden werden.

„Bereits 2020 berichteten rund 60 Prozent von einer Verschlechterung ihrer psychischen Gesundheit, ein Jahr später sind es ebenso viele. Im Gegensatz dazu reagierten die jungen Menschen ohne finanzielle Schwierigkeiten häufiger verzögert: Während 2020 30 Prozent eine Verschlechterung ihrer psychischen Gesundheit berichteten, sind es im Jahr 2021 mit 42 Prozent deutlich mehr. Diese Zahlen sind alarmierend. Die Belastungen müssen ernst genommen werden und es müssen dringende Maßnahmen gesetzt werden, um den Druck, der auf jungen Menschen lastet, zu minimieren.“

Teuerung und soziale Sicherheit

Aber nicht nur Corona bildet einen gewichtigen Zukunfts- und bestimmenden Gegenwartshorizont für junge Menschen. Auch die galoppierende Teuerung und damit Hand in Hand gehende, steigende Lebenshaltungskosten treffen junge Menschen ganz besonders hart. Jene mit geringen Einkommen sind stärker betroffen. Die explodierenden Wohnkosten und die steigenden Energiekosten bedrohen Existenzen. Junge Menschen mit geringen Ersparnissen können sich bei steigenden Mieten und Energiekosten das Leben kaum noch leisten. Diejenigen, die noch daheim wohnen, können von den eigenen vier Wänden häufig nur noch träumen, da die horrenden Mieten schlicht nicht leistbar sind. Für junge Menschen braucht es hier unbedingt Entlastungspakete!

Klimakrise

Junge Menschen denken an die Zukunft, sie wollen Verantwortung übernehmen und tun es auch. Der Demokratiemonitor zeigt die drängendsten Anliegen der jungen Menschen zwischen 16 und 26 Jahren. Junge Menschen beschäftigten die Auswirkungen der Klimakrise, sie wissen, dass es ein wichtiges Zukunftsthema ist und massiv auch ihre eigene Zukunft betrifft. Dazu auch ausführlich zu lesen auf den Seiten 14 bis 16.

Ohne die Einbindung der Jungen geht es nicht

Junge Lebenswelten bewegen die Themen Demokratie und Mitbestimmung, soziale und ökonomische Sicherheit, Pandemie und Klimaschutz.

Viele junge Menschen haben das Gefühl, dass ihre Anliegen zu wenig gehört werden und sie zu wenig Mitsprachemöglichkeiten haben. Die Jugendstudie „Generation Corona ...!“ zeigt, dass 74 Prozent der 16- bis 25-Jährigen sich von der Politik nicht gehört fühlen, unter den Lehrlingen fühlen sich 79 Prozent von der Politik ignoriert. Die Entfremdung zwischen Menschen und ihren politischen Institutionen beschränkt sich nicht auf Junge. Jedoch empfinden junge Personen eine größere Distanz, sind in demokratischen Prozessen oft unterrepräsentiert und das wiederum prägt sie nachhaltig in ihrer Persönlichkeitsentwicklung. Vor diesem Hintergrund nimmt das Vertrauen von jungen Menschen in die Demokratie und politische und staatliche Institutionen kontinuierlich ab. Junge Menschen verlieren das Vertrauen, weil Zukunftsfragen nicht ausreichend und nicht mit ihnen gemeinsam verhandelt werden. Hier müssen alle mithelfen, um zur Verbesserung der Situation beizutragen.

Um uns den Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte gemeinsam zu stellen, sind dringend bessere Teilhabestrategien notwendig. Junge Menschen haben sich die Unterstützung von der Politik und Gesellschaft und echte Mitgestaltungsmöglichkeiten verdient. Das fängt bei den besten Bildungs- und Ausbildungschancen an und führt zu umfassenden demokratischen Mitgestaltungs- und Beteiligungsmöglichkeiten. Teilhabe von jungen Menschen muss verstärkt ermöglicht werden, Demokratie muss für sie erlebbar und spürbar gemacht werden. Denn es ist ihre Zukunft, die hier zur Diskussion steht und sie sind es, die ihre eigene Zukunft gestalten sollen! □

Zum Nachlesen:
[Demokratiemonitor Ergebnisse 2022 – Österreichischer Demokratie Monitor](#)

[Integrationsmonitor Wien Integrationsmonitor 2020 \(wien.gv.at\)](#)

[Studie „Generation Corona!? Studie Generation Corona Ergebnispräsentation 2021 \(sora.at\)](#)



79 Prozent

der Lehrlinge fühlen sich laut Jugendstudie „Generation Corona...!“ von der Politik ignoriert. Icon: Vektorify

Die Forderungen der AK

Bessere Chancen für die Jugend schaffen

Perspektiven statt Unsicherheiten: Junge Menschen sind mit multiplen Krisen, wie Klimakrise, brüchige Sozialsysteme und Pandemie konfrontiert. Hand in Hand gehen Vertrauensverluste in demokratische Systeme. Hier muss gehandelt werden. Die Arbeiterkammer rückt die Interessen der jungen Arbeitnehmer:innen ins Zentrum. Sie werden selbst zu Gestalter:innen ihrer Gegenwart und Zukunft. Wir reden mit den Jungen statt über sie.

Klimaschutz und Mobilität: Die Anliegen der jungen Menschen müssen ernst genommen werden, es braucht Taten: Umsetzung einer Mobilitätsgarantie, die auch die Bedürfnisse junger Menschen berücksichtigt und die Ausweitung der Jugendtickets auf alle Jugendlichen bis 25 in anerkannten Ausbildungsmaßnahmen.

Keine Zukunft ohne Jugend: Bei entscheidenden Zukunftsfragen müssen Jugendräte beigezogen werden, Jugendvertrauensräte müssen gestärkt werden und es müssen laufend Initiativen gesetzt werden, um die Mitsprache der jungen Generation zu fördern.

Kein junger Mensch darf in Armut aufwachsen: Um mehr Chancen auf Teilhabe zu schaffen, braucht es ein Paket gegen Kinderarmut,

eine Erhöhung des Arbeitslosengeldes, Verbesserung bei der Sozialhilfe, eine Unterhaltsgarantie und mehr Schüler:innenbeihilfe.

Bildungsgerechtigkeit: Die Coronakrise hat die bestehenden Ungerechtigkeiten im österreichischen Bildungssystem verstärkt. Um Bildungslücken zu schließen, braucht es umfassende Ressourcen, Zeit und Gemeinschaftserlebnisse. Gerade die Schnittstellen im Übergang von Schule zu Beruf sind gefordert, damit kein jugendlicher zurückgelassen wird.

Psychische Gesundheit: Es braucht einen massiven Ausbau psychosozialer Beratung für Kinder und Jugendliche, wie vollfinanzierte Psychotherapieplätze, um auch den Folgen der Coronakrise für die junge Generation entgegenzutreten.

Faire Wahl: Durch die hohen Hürden am Weg zur österreichischen Staatsbürgerschaft (Einkommen, Bürokratie, Aufenthaltsdauer) sind immer mehr, vor allem junge Menschen und speziell diejenigen mit geringerem Einkommen, von politischer Mitbestimmung ausgeschlossen. Diese Hürden müssen abgebaut werden, junge Menschen müssen einen fairen Zugang zur Staatsbürgerschaft haben, um ihre demokratischen Rechte ausüben zu können.



Kurzgefasst

Im Bereich des Kleintransportgewerbes, vor allem bei den Lieferdiensten und Paketzustellern, besteht seit langem dringender Handlungsbedarf. Die Arbeitsbedingungen sind mitunter haarsträubend, aber Verbesserungen sind nicht in Sicht. Im internationalen Güterverkehr ist die Lage nicht anders. Betroffen sind zum Großteil Arbeitnehmer:innen mit Migrations-Hintergrund.

Billiges Packerl – Die Krot schlucken die Lenker:innen

Schwere körperliche Arbeit, überlange Arbeitszeiten, miese Bezahlung, keine soziale Sicherheit, ständiger Stress, mangelnde Wertschätzung und keine akzeptablen Pausenbedingungen. So lassen sich die Zustände im Bereich des Gütertransportes kurz zusammenfassen. VON STEFANIE PRESSINGER UND FRANZ GREIL

Die Bestellung von Waren, egal ob Lebensmittel oder Konsumgüter, hat in den letzten Jahren sehr stark zugenommen und dieser Trend hält unvermindert an. Die Zustellung ist längst ein systemrelevanter Faktor im Bereich Versorgungssicherheit für Herrn und Frau Österreicher geworden. Das fordert besonders die Beschäftigten von Kurier-, Express- und Paketdiensten. Die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und vor allem auch ihre Entlohnung

Früher war es nur um die Weihnachtszeit so und jetzt ist es durchgehend so – man macht immer Überstunden!

haben mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Gearbeitet wird über 12 Stunden täglich, oft auch an 6 Wochentagen. Bis zu 200 Pakete am Tag werden zugestellt. Dauerstress gehört zum Berufsbild. Gleichzeitig fehlt es an sozialer Absicherung, da viele in der Branche oft nicht bei den Firmen, für

die sie arbeiten, angemeldet sind und keinen ordentlichen Arbeitsvertrag haben. Häufig behilft man sich in der Branche mit Subverträgen. Das heißt, die Zusteller:innen sind zwar wirtschaftlich zu hundert Prozent abhängig von ihren Auftraggebern, aber oft scheinselfständig. Dadurch wird das wirtschaftliche, sprich finanzielle Risiko von Krankenständen, Dienstverhinderungen und Arbeitslosigkeit auf sie abgewälzt. Hilfe holen sich die Betroffenen selten, oft sind sie auf Grund von Sprachbarrieren oder Mangels Kenntnis ihrer rechtlichen Möglichkeiten gar nicht in der Lage sich zu wehren. Dazu kommt dann noch die ständige Angst vor dem Jobverlust. In den medienwirksamen Fokus der Öffentlichkeit rückt die Branche nur, wenn es um den „Ärger mit Paketdiensten“, also Problemen bei der Zustellung oder Beschwerden über die Zusteller:innen geht.

Die unwürdigen Arbeitsbedingungen werden negiert. Über zusätzliche Stressfaktoren, wie mangelnde Haltemöglichkeiten in Kundennähe oder Sanitäranlagen für „private Geschäfte“ hört man selten etwas.

Eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen ist mehr als überfällig und das Gebot der Stunde:

Was es braucht, um die Situation nachhaltig zu verbessern, liegt auf dem Tisch. Besonders wichtige Hebel wären unter anderem:

- Erhöhung der Kollektivvertragslöhne – € 9,26 brutto pro Stunde sind definitiv zu wenig!
- Finanzielle Haftung der Erstauftraggeber, um das System der Subunternehmerketten einzudämmen und die volle Bezahlung der Löhne sicherzustellen.
- Mehr Kontrollen in den Betrieben durch Sozialversicherung und Finanzpolizei, um Scheinverhältnisse aufzudecken, Falschmeldungen bezüglich Arbeitszeit und Kollektivvertragsentgelt zu korrigieren und so unfairen Wettbewerb in der Branche einzudämmen – der zu Lasten der Mitarbeiter:innen geht.
- Das Lohn- und Sozialdumpinggesetz dringend verbessern, Strafen erhöhen und verschärfen, damit es endlich eine abschreckende Wirkung entfaltet.

Hartes Brot internationaler Güterverkehr

Nicht viel besser schaut es beim „Großen Bruder“ der Paketdienste dem internationalen Lkw-Verkehr aus. Güter- und Lieferverkehr müssen nachhaltiger werden. Die meisten denken hier zuerst an die Umwelt. Es sind aber die schlechten Arbeitsbedingungen und miesen Löhne von Arbeitnehmer:innen, die das Wachstum des Güterverkehrs befeuern.“

Die Abwärtsspirale bei Löhnen und Arbeitsbedingungen trifft die ehemaligen Kapitäne der Landstraße genauso. Drei Jahrzehnte Deregulierung, laxe Kontrollen und gnadenloses Ausnutzen von Lohnunterschieden haben tiefe Narben im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr hinterlassen. Im großen EU-Binnenmarkt fahren heute fast ausschließlich Berufslenker:innen aus Osteuropa und Drittstaaten. Laut einer AK-Studie müssten die Marktpreise für diese Lkw-Fahren eigentlich

€ 1.320,-

beträgt der aktuelle Nettomonatslohn für Zusteller:innen.

um rund zwanzig Prozent teurer sein, würden gesetzliche Bestimmungen bei Entlohnung, Arbeitsvorschriften und Verkehrssicherheit korrekt eingehalten.

Rastanlagen auf Autobahnen fehlen

Für unsere Versorgung bedeutet dies, das lange Abwesenheiten von der Familie der Normalfall sind ebenso wie wochenlanges Leben in der Lkw-Kabine auf drei Quadratmetern. Dieses „Campieren“ muss auf Rastanlagen an Autobahnen stattfinden. Nur dort können sie ihre Lenk- und Ruhezeiten einhalten, andernfalls drohen ihnen strenge Verwaltungsstrafen. Trotzdem fehlen für diese Berufslenker:innen in Europa rund 100.000 Parkplätze, davon 3.000 in Österreich. Vergessen wird auch oft, dass sie dort sogar das Wochenende verbringen müssen und in ihrer „Freizeit“ angehalten sind, Lkw und Ladung gegen Diebstahl zu sichern.

Ein Minimum an sozialer Infrastruktur auf diesen Rastanlagen lässt aber immer noch auf sich warten. Symptomatisch ist, dass Berufslenker:innen am „Arbeitsplatz Autobahn“ selbst für die Benützung von WC- und Sanitäranlagen aus eigener Tasche bezahlen müssen. Will man das Los dieser Arbeitnehmer:innen verbessern, muss sichergestellt werden, dass auf allen Autobahnabschnitten ausreichende und gesicherte Rastanlagen mit Lkw-Stellflächen und sauberen, kostenlosen Sanitäranlagen zur Verfügung stehen.

Für den Kontakt zur Familie und als Minimum für ein soziales Leben brauchen die Fahrer:innen Gratis-WLAN am gesamten Rastplatz bis

hinein in die Fahrerkabine. Illegales Parken und Missstände auf den Rastanlagen können nur durch regelmäßige Kontrollen durch Kontrollorgane vor Ort verhindert werden. Die Strukturen in der Paket-Logistik und im Straßengüterverkehr sind weder sozial noch ökologisch nachhaltig. Durch den allgemeinen Arbeitskräftemangel in Europa, der auch vor der Transportbranche nicht Halt macht, könnte sich ein Zeitfenster für deutliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen öffnen, das genutzt werden muss. Schätzungen gehen EU-weit von derzeit bis zu 600.000 fehlenden Fahrer:innen aus. Ein Kulturwandel in dieser Branche ist längst überfällig, Gütertransport darf nicht länger auf Kosten der Beschäftigten und der Umwelt extrem billig sein. Zusteller:innen und Lkw-Fahrer:innen verdienen Wertschätzung – die sich auch in Löhnen und Arbeitsbedingungen niederschlagen muss. □



Stefanie Pressinger ist Verkehrsjuristin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK.

Foto: Fotostudio Staudigl



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

Foto: Erwin Schuh

Für Berufslenker:innen ist nicht einmal ein kostenloses WC selbstverständlich.

Wie „Fast Fashion“ Menschen und Umwelt schadet

Die Nutzungsdauer von Kleidung ist entschieden zu kurz – die Hälfte wird kaum getragen. Arbeiterkammer und Greenpeace haben die Österreicher:innen zu ihrem Modekonsum befragt. Die Ergebnisse und alles zum Thema „Fast Fashion“ werden in diesem Artikel besprochen. VON NINA TRÖGER UND LISA TAMINA PANHUBER

Die Trends von heute landen bereits morgen im Müll. Die Fast Fashion-Industrie heizt die Klimakrise an.

Die Textilindustrie ist schnelllebig und ökologisch in Wahrheit untragbar. Das zeigte sich auch in den wichtigsten Ergebnissen der repräsentativen Online-Umfrage: Es wird sehr viel Kleidung gekauft, sehr kurz genutzt und ein großer Teil im Restmüll entsorgt. Die Hälfte der Kleidung wird gelegentlich bis gar nicht getragen. Online-Shopping und damit einhergehend Retouren sind besonders bei jungen Menschen beliebt. Diese kaufen wiederum im Vergleich zum Schnitt öfter Second-Hand. Die große Mehrheit ist der Meinung, dass Menschen zu viel Kleidung kaufen und die Umwelt durch Kleiderüberproduktion massiv belastet werde.

Textilstrategie der Kommission ist ein erster Schritt

Fakt ist, wir müssen Kleidung länger nutzen und den massiven Überkonsum reduzieren. Aber es liegt nicht nur in der Verantwortung von Konsument:innen, im Vorfeld braucht es gesetzliche Rahmenbedingungen und ein entsprechendes Angebot. Mit der im März 2022 veröffentlichten Textilstrategie der EU-Kommission wird ein erster Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Bekleidungsindustrie gemacht. Ziel ist es, Textilien langlebig, reparier- und recyclingfähig zu gestalten. Die Produktion muss sozial und umweltverträglich sein und Konsument:innen sollen hochwertige Kleidung zu erschwinglichen Preisen erhalten. Überschüssige Ware soll vermieden, und darf jedenfalls nicht – wie aktuell oft üblich – vernichtet werden. Noch ist unklar, wie streng die Strategie wirklich umgesetzt werden wird.

In der neu aufgesetzten und gerade in Verhandlung befindlichen Ökodesign-Verordnung sollen

Textilien prioritär reguliert werden. Der Entwurf beinhaltet einige gute Vorschläge z.B. werden Haltbarkeit und Reparierfähigkeit endlich aufgewertet. Es fehlen jedoch noch mehr verpflichtende Maßnahmen. Auch die Kontrollen müssen strenger reguliert werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein der Textilstrategie ist das Lieferkettengesetz, bei dem Hersteller:innen und Händler:innen ihre gesamte Wertschöpfungskette offenlegen müssen und in weiterer Folge für Menschenrechtsverletzungen, Gesundheitsschäden und negative Umweltfolgen haften müssen. Der aktuelle Entwurf der EU-Kommission muss dafür jedoch noch nachgebessert werden, auch mittelgroße Unternehmen erfassen und um stärkere Vorgaben für Klimaschutz ergänzt werden.

Vernichtungsverbot als wichtiges Signal

Immer mehr Kollektionen bedeutet auch, dass die Händler:innen auf immer mehr Kleidung sitzen bleiben. Recherchen von NGOs und Medien zeigen, dass ein erheblicher Anteil davon ungetragen entsorgt wird. In der neuen Ökodesign Verordnung ist erstmals ein Vorstoß hinsichtlich eines Vernichtungsverbots neuwertiger Waren enthalten. Ein Vernichtungsverbot wäre ein wichtiger



221.800 Tonnen

In Österreich landen jährlich rund 221.800 Tonnen Textilabfälle im Müll. Nur etwa ein Fünftel davon wird wiederverwendet oder recycelt. (Quelle: Umweltbundesamt) Icon: Wichai.wi



Nina Tröger

ist Mitarbeiterin der Abteilung Konsument*innenpolitik/Konsumforschung der AK Wien.

Foto: privat



Lisa Tamina Panhuber

ist seit 2019 Campaignerin und Sprecherin bei Greenpeace Österreich.

Foto: Mijta Kobal, Greenpeace



Foto: ENU/AK Wien

Kurzgefasst

Die Textilindustrie hat mit bis zu 10 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen einen beträchtlichen Anteil am Klimawandel. Immer mehr Kollektionen und kurzlebige Trends landen in den Geschäften und verstauben dann in unseren Schränken. Für eine Trendwende hin zu längerer Nutzung, mehr Reparatur und Wiederverwendung sind jetzt Politik und Unternehmen gefragt.

Wenn neue Kleidung billiger ist als Reparatur oder sogar Reinigung, dann kann von Nachhaltigkeit keine Rede sein.

Schritt. Jedoch sollen Unternehmen laut Kommission vorerst nur verpflichtet werden, offenzulegen wie viele Textilien nicht verkauft wurden und was damit passiert. Das ist zu wenig: Wichtig wäre ein sofortiges Vernichtungsverbot, verknüpft an die Maßnahme, dass überschüssige, neuwertige Produkte an befugte Stellen abzugeben sind und Daten dazu transparent veröffentlicht werden.

Wichtige Schritte auf nationaler Ebene

In der im Dezember 2022 vorgestellten österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie werden diese EU-Initiativen begrüßt und weitere Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Vernichtungsverbot u.a. von Textilien wird gerade auf nationaler Ebene entworfen, Bundesministerin Gewessler folgt einer Forderung des Klimarates. Österreich kann damit eine wichtige Vorreiterrolle für eine EU-weite Umsetzung spielen. Doch in anderen Bereichen bleibt die Kreislaufwirtschaftsstrategie vage und setzt auf Bewusstseinsbildung und Nudging (ein Ansatz, bei dem Konsument:innen unbewusst in ein bestimmtes Verhalten „gestupst“ werden). Wichtig wäre jedoch, dass Konsument:innen leistbare, umweltfreundliche Angebote erhalten und umweltschädliche Produktionsweisen grundsätzlich verboten werden. Der Erfolg des Reparaturbonus für Elektrogeräte zeigt den Bedarf, dieser sollte daher auf andere Produkte ausgeweitet

werden. Weiters sind der Auf- und Ausbau von Leih- und Sharingsystemen, die Förderung zivilgesellschaftlicher Initiativen (z.B. Kleidertauschparties) oder die Unterstützung sozialwirtschaftlicher Betriebe, die gerade im Bereich von Re-Use, Re- und Upcycling eine wichtige Rolle spielen, nur einige mögliche Maßnahmen, die es jetzt braucht.

Reichen die Vorgaben für einen Wandel?

Die EU-Textilstrategie ist eingebettet in den Green Deal, der jedoch weiterhin auf dem Wachstumsprinzip aufbaut. Die Kommission hofft, dass alleine durch stärkere Umwelt- und Sozialstandards ein Systemwandel stattfindet. Ohne strategischen Rahmen für eine ganzheitliche wirtschaftliche Transformation wird der Umstieg jedoch schwierig. In der Textilbranche muss es allem voran eine Entschleunigung der Produktionszyklen geben – das ignoriert die Politik jedoch völlig. Die Bürger:innen sind der Politik voraus, sie befürworten in der aktuellen Befragung von AK und Greenpeace viele gesetzliche Vorgaben für eine langsamere Modewelt: Neun von zehn befürworten ein Lieferkettengesetz und ein Vernichtungsverbot. Zudem fordern sie alternative Konsummuster wie staatliche Förderung von Reparatur und gesetzliche Mindestanforderungen für die Haltbarkeit von Kleidung. □

Bewusstsein und Bereitschaft der Menschen zu nachhaltigerem Konsum allein werden nicht ausreichen, es braucht Gesetze.

Just Transition: Arbeitskräfte für die Energiewende

Anfang 2023 präsentierten Leonore Gewessler (BMK), Petra Draxl (AMS), Renate Anderl (AK) und Martin Kocher (BMAW) den Aktionsplan „Just Transition“ zu Aus- und Weiterbildungen für die Energiewende. Für die AK ist klar: Die Energiewende muss für die Beschäftigten sozial gerecht sein. VON MICHAELA NEUMANN

Kurzgefasst

Der vom BMK initiierte Just Transition-Aktionsplan zu Aus- und Weiterbildung legt für den Energie- und Wärmebereich wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Maßnahmen vor. Ziel des Plans ist es, die sich verändernde Nachfrage nach Arbeitskräften und deren Qualifizierungserfordernisse zu identifizieren und die Veränderungen für alle Betroffenen gerecht zu gestalten.

Die Regierung hat sich selbst den Auftrag erteilt, den für das 1,5-Grad-Ziel notwendigen Klimapfad einzuschlagen und in Österreich bis spätestens 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Einen zentralen Beitrag zum Erreichen dieses Ziels müssen der Sektor für erneuerbare Energien und die Baubranche – Stichwort erneuerbare Wärme, thermische und energetische Sanierung – leisten. Aber selbst, wenn die Technologie, der politische Wille und die finanziellen Mittel vorhanden sind: Wer errichtet die Photovoltaik-Anlagen, wer sorgt für eine klimaneutrale Sanierung von bestehenden Gebäuden und wer installiert nachhaltige Heizsysteme?

Das können nur Arbeitnehmer:innen mit den dafür notwendigen Qualifikationen. Nach diesen ist die Nachfrage am Arbeitsmarkt groß. Klimapolitische Maßnahmen und ein Umbau der Wirtschaft in Richtung Klimaneutralität bedeuten also Chancen, z. B. auf ein erhöhtes Beschäftigungspotenzial in Green Jobs. Im engen Sinne beinhaltet das Arbeitsplätze im Umweltsektor, also in der Herstellung von Produkten, Technologien und Dienstleistungen, die Umweltschäden vermeiden und natürliche Ressourcen erhalten. Diese Arbeitsplätze findet man neben der Energie- und der Bauwirtschaft auch im Wasser- und Abwassermanagement. Für die Energiewende werden nicht nur Menschen mit einem hohen Qualifikationsniveau gesucht, sondern auch Menschen mit Lehrabschluss und spezifisch qualifizierte Hilfsarbeiter:innen.

Eine für die Energiewende notwendige Rahmenbedingung ist die finanzielle Absicherung während der Aus- und Weiterbildung.

Der Just Transition-Aktionsplan zu Aus- und Weiterbildung legt für drei zentrale Handlungsfelder „Bauen und Sanieren“, „Erneuerbare Wärme“ und „Erneuerbarer Strom“ wirtschafts- und arbeits-

marktpolitische Maßnahmen vor. Vorangegangen ist dem Aktionsplan ein einjähriger Prozess mit Stakeholdern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft. Das Projekt, das im Dezember 2020 gestartet hat, wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) gemeinsam mit Arbeitsmarktservice (AMS) Wien und Arbeiterkammer (AK) Wien unter Einbindung des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) und des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) initiiert. Ziel war es, die sich verändernde Nachfrage nach Arbeitskräften und spezifische Qualifizierungserfordernisse im Energiebereich zu identifizieren und die Veränderungen für alle Betroffenen gerecht zu gestalten.

40 Maßnahmen für die Energiewende

Der finale Aktionsplan beinhaltet rund 40 Vorhaben, denen jeweils eine für die Umsetzung verantwortliche Institution zugeordnet ist. Er ist in vier Handlungsfelder gegliedert: Bildungssektor; Unternehmen, Beschäftigte und Arbeitssuchende; Rahmenbedingungen und Kommunikation. Bei den Maßnahmen für den Bildungssektor steht die Vermittlung von für die Energiewende benötigten Inhalten und Fähigkeiten im Zentrum. Dies reicht von der Integration klimarelevanter Inhalte in bestehende Lehrausbildungen bis zur Entwicklung neuer Aufschulungs-, Aus- und Weiterbildungsformate für Dachdecker:innen und Elektrotechniker:innen. Neben Ausbildungsoffensiven für die Lehrberufe „Elektrotechnik“ und „Installations- und Gebäudetechnik“ soll auch in die Infrastruktur an Berufsschulen und HTLs investiert werden.

Beschäftigte, Arbeitssuchende und Unternehmen sollen beim Erreichen ihres Aus- und Weiterbildungsbedarfs unterstützt werden. Klimarelevante Schwerpunkte sollen in bestehenden Instrumenten



Foto: iStock/Maxima Lohbach

In die Energiewende investieren heißt auch in Aus- und Weiterbildung und bessere Arbeitsbedingungen investieren.

des AMS wie der Impulsberatung und Qualifizierungsverbänden oder in teils durch die WKO geförderten Ausbildungsverbänden forciert werden. Beschäftigte aus den von der Energiewende betroffenen Branchen sollen eine proaktive Berufs- und Qualifizierungsberatung bekommen. Maßnahmen sehen die Weiterbildung und Umschulung von Installateur:innen, Dachdecker:innen und Beschäftigten im Bausektor vor.

Für die Energiewende notwendige Rahmenbedingungen sind die finanzielle Absicherung während der Aus- und Weiterbildung sowie ihre räumliche und zeitliche Vereinbarkeit, das Verständnis über regionale Unterschiede und eine ausreichende Zahl an Trainer:innen. Eine Evaluierung und der eventuelle Ausbau von finanziellen Förderungen wie dem Fachkräftestipendium, dem Selbsterhalterstipendium und dem Qualifizierungsgeld durch das BMAW und das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung (BMBWF)

ist vorgesehen. Ein Ausbau wäre notwendig um Beruf, Bildung und Privatleben besser vereinen zu können. Darüber hinaus müssen auch Unternehmen Verantwortung übernehmen, wenn es darum geht, ihren Mitarbeiter:innen (Re-)Qualifizierungen zu ermöglichen.

Damit Just-Transition-Berufsbilder für die breite Öffentlichkeit, in Unternehmen und Regionen greifbar werden ist eine Verbesserung der Kommunikation essenziell. Multiplikator:innen wie Eltern, Lehrer:innen oder Führungskräfte, Netzwerke und Vorbilder spielen dabei eine wichtige Rolle. Klimarelevante Berufe sollen frühzeitig und umfassend jungen Menschen nähergebracht werden, sowohl in den Schulen (z. B. Berufsorientierung oder Praktika) als auch durch Aktionen außerhalb (z. B. Ferienprogramme oder Messen). Unter anderem soll das BMK eine Kampagne zu Just-Transition-Berufen und die Konzeption und Umsetzung von Kommunikationspaketen für Unternehmen und Schulen starten.

Die Verantwortung der Umsetzung der im Jänner 2023 präsentierten Maßnahmen liegt nun bei den jeweiligen als Lead definierten Institutionen. Das BMK hat verkündet, ein Monitoring- und Eva- ▷



Michaela Neumann ist Referentin in der Abteilung Arbeitsmarkt und Integration der AK Wien.

Foto: privat

Platz 6

im Vergleich zum Vor-Covid-Krisen-Niveau liegt das real verfügbare Einkommen der Österreicher EU-weit nun hinter Deutschland auf Platz 6. 2020 belegte man noch Platz 2.

Unternehmen müssen Verantwortung übernehmen, wenn es darum geht, ihren Mitarbeiter:innen (Re-)Qualifizierungen zu ermöglichen.



Foto: Wiener Linien/Rainer Mraz

luierungskonzept zu erstellen, um die Wirksamkeit des Aktionsplanes zu überprüfen. Ob und inwiefern die geplanten weiteren Arbeitsgruppen zur Mobilitätsbranche und zur Industrie umgesetzt werden, bleibt offen.

Unternehmen und Politik müssen Verantwortung übernehmen

Der Aktionsplan ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, reicht aber nicht aus. Trotz der hohen Nachfrage nach gut ausgebildeten Arbeitskräften geht es sich für viele Arbeitssuchende finanziell nicht aus, eine längere Ausbildung zu machen. Sie benötigen eine deutlich bessere Absicherung während ihrer Qualifizierung. Auch die Unternehmen sind gefordert in die Qualifizierung ihrer Mitarbeiter:innen zu investieren und sich in der Ausbildung des Nachwuchses verstärkt zu engagieren. Eine im letzten Jahr veröffentlichte IHS-Studie zeigt, dass der Anteil der Beteiligung der Unternehmen an den Ausbildungskosten in Österreich rückläufig ist. Obwohl die Unternehmen von den gut ausgebildeten Arbeitskräften profitieren, werden die Qualifizierungskosten auf die Allgemeinheit ausgelagert.

Durch einen von Unternehmen finanzierten Weiterbildungsfonds könnten mit 0,2 Prozent der Jahres-Bruttolohnsumme 440.000 Arbeitnehmer:in-

nen mit jährlich 500 Euro Weiterbildungsförderung unterstützt werden. Zudem braucht es dringend ein Recht der Arbeitnehmer:innen auf eine Woche Weiterbildung pro Jahr in der bezahlten Arbeitszeit. Das von der AK geforderte Qualifizierungsgeld sieht vor, dass alle Arbeitnehmer:innen und Arbeitssuchenden über 25 Jahren das Recht auf monatlich 1.500 Euro für insgesamt drei Jahre Aus- und Weiterbildung innerhalb von 15 Jahren bekommen.

Abgesehen von fehlenden Instrumenten und finanziellen Mitteln führt aber auch die fehlende ambitionierte Klimapolitik dazu, dass Unternehmen keine Notwendigkeit sehen, Mitarbeiter:innen in klimarelevanten Kompetenzen zu schulen. Denn die Nachfrage nach klimarelevanten Dienstleistungen am Markt ist nur bedingt gegeben und die Auftragsbücher auch jetzt voll sind. Arbeitgeber:innen – insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen – können sich Abwesenheiten von Beschäftigten in Qualifizierungen nicht leisten. Nur

440.000

Ein von Unternehmen mit 0,2 Prozent der Jahresbruttolohnsumme finanzierter Fonds könnte jährlich 440.000 Arbeitnehmer:innen mit 500 Euro Weiterbildungsförderung unterstützen.

durch konsequente klimapolitische Regulierungen und ein Übernehmen der Vorreiterrolle durch den Staat können hier die richtigen Signale gesendet werden.

Ist Just Transition drin, wo Just Transition draufsteht?

Der Just Transition – Aktionsplan Aus- und Weiterbildung reiht sich ein in eine Reihe bereits laufender EU-Fonds und -Prozesse, die sich das Label „Just Transition“ auf die Fahnen schreiben. Aber was ist unter dem Begriff eigentlich zu verstehen? Ausgangspunkt ist eine Klimapolitik, die dazu beitragen soll, den Temperaturanstieg durch Treibhausgasemissionen deutlich zu begrenzen und damit den Lebensraum für künftige Generationen zu schützen.

Eine ambitionierte Klimapolitik bedeutet aber auch, dass in Branchen, die sehr stark an die Nutzung fossiler Energien gebunden sind, massive Veränderungen notwendig sind. Sie werden von Stilllegungen oder Umstrukturierungen betroffen sein. Beschäftigte in solchen Branchen können sich ihrer Beschäftigung nicht mehr sicher sein und die Klimakrise wird zur sozialen Frage des 21. Jahrhunderts, denn: Was passiert mit Arbeitnehmer:innen, deren Qualifikationen am Arbeitsmarkt nicht mehr nachgefragt werden?

Just Transition, ein von Gewerkschaften entwickelter Ansatz, zielt darauf ab, den sozialen und ökologischen Umbau hin zu einer klimafreundlichen

Gesellschaft sozial gerecht zu gestalten. Transformationskosten, die mit dem Umbau einhergehen, müssen solidarisch getragen und betroffene Arbeitnehmer:innen und Regionen unterstützt werden. Konkret bedeutet das Investitionen in Sektoren, die viele Arbeitsplätze schaffen und wenig Treibhausgasemissionen ausstoßen, ein starker Dialog zwischen Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber:innen, Aus- und Weiterbildungen von Arbeitnehmer:innen, die soziale Absicherung für betroffene Arbeitnehmer:innen und eine aktive Steuerung des Arbeitsmarktes.

Bevor ein Just-Transition-Plan für Österreich im eigentlichen Sinne umgesetzt werden kann, braucht es zwei Dinge: erstens eine Klimapolitik, die wirksame wirtschafts- und industriepolitische Maßnahmen für die Erreichung der vereinbarten Klimaziele setzt. Zweitens den politischen Willen, den sozialen und ökologischen Umbau mit den Beschäftigten gemeinsam zu gestalten und sie dabei zu unterstützen, in Klimajobs zu wechseln. Die gehen über technisch-orientierte Green Jobs hinaus: Zukunftsfähige Arbeit inkludiert auch dienstleistungsorientierte Niedrig-Emissions-Tätigkeiten in für das Gemeinwohl essenziellen Bereichen wie Gesundheit und Pflege, Bildung, in der Kreislaufwirtschaft und im öffentlichen Verkehr. Damit diese Bereiche aber realistische Alternativen für Beschäftigte der Industrie sein können, ist deren finanzielle und gesellschaftliche Aufwertung notwendig. □

Was passiert mit jenen Arbeitnehmer:innen, deren Qualifikationen am Arbeitsmarkt nicht mehr nachgefragt werden?

Quo vadis Mobilität?

Neben der Energiebranche und dem Bausektor ist der Verkehr für einen Großteil der in Österreich produzierten CO₂-Emissionen verantwortlich. Gleichzeitig ist der Mobilitätsbereich – einschließlich Luftfahrt – stark abhängig von der Nutzung fossiler Energieträger. Das bedeutet, dass diese Branche und ihre Beschäftigten im Zuge der Klimakrise unter Druck gerät.

Eine sozial gerechte und ökologische Mobilitätswende braucht klare Rahmenbedingungen und Maßnahmen, die Verkehr vermeiden, verlagern und den Anteil von Fuß- und Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich steigern. Bei all diesen Veränderungen

müssen den Arbeitnehmer:innen in der Automobilbranche inklusive Zulieferbetriebe, Handel und Werkstätten und im Transport- und Logistiksektor Perspektiven aufgezeigt werden.

Obwohl wir weltweit eine massive Ausweitung des Flugverkehrs erleben, wären von einer ambitionierten Klimapolitik auch die Beschäftigten der Luftfahrt massiv betroffen. In einem präventiven Zugang forciert die AK Wien in Zusammenarbeit mit Gewerkschaften die Gestaltung von krisenfesten und zukunftsfähigen Ausbildungen und Berufsbildern für Flugbegleiter:innen und Pilot:innen.

Lobautunnelstreit: Suche nach der besten Lösung für alle

Auch wenn die Bundesministerin das Tunnelprojekt für „abgesagt“ erklärt hat, ist dennoch nichts wirklich entschieden. Die Fronten sind verhärtet. Ob die eingeleitete SUP eine Klärung herbeiführen wird, ist mehr als fraglich. Die AK-Studie entwirft Antworten, wie es konstruktiv weitergehen könnte. VON WERNER HOCHREITER



W. Hochreiter: Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik – Anlassfall Lobau-Tunnel-Entscheid

(Informationen zur Umweltpolitik Nr 206, AK Wien 2022)

Download unter:



In der SUP wäre miteinander zu beiziehen, dass das BStG neben dem S1-Lobautunnel noch eine zweite (!) Donauquerung vorsieht, wovon bis jetzt niemand spricht.

Dass Bundesministerin Gewessler im Oktober 2022 die strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung Verkehr (SP-V-Gesetz) eingeleitet hat, hat an der polarisierten Debatte seit Mitte 2021 nichts geändert. Die Projektbefürworter sprechen weiterhin von Verzögerungstaktik und Gesetzesbruch. Die Ministerin müsse den Tunnel endlich bauen lassen. Keine Rede soll davon sein, dass es zwingend sein könnte, sämtliche ASFINAG-Projekte unter Klimaschutzgründen zu überprüfen. Und die Ministerin hält an der Darstellung fest, dass das Projekt endgültig abgesagt sei. Nun sei nur mehr über die Konsequenzen daraus zu sprechen.

Darf sie oder darf sie nicht

So reden beide Seiten aneinander vorbei. Beide Erzählungen sind unrichtig. Die Projektbefürworter verkennen, dass das, was sie wollen, so nirgendwo verbindlich festgehalten ist. Die von der Wirtschaftskammer Wien vorgelegten Gutachten tragen die Behauptung nicht, dass die Ministerin bauen lassen müsse. Ebenso unrichtig ist aber auch die Darstellung, dass die Entscheidung zum Tunnel schon endgültig gefallen sei. In Wahrheit hat die Ministerin eine vorläufige Entscheidung getroffen. Die war legitim und geboten. Man stelle sich nur vor, eine Prüfung des Rechnungshofs ergibt, dass das Projekt tatsächlich unsinnig geworden war, und die ASFINAG hätte schon millionenschwere Bauaufträge vergeben. Denn Österreichs Klimaschutzstrategie steht immer noch am Anfang. Gerade im Mobilitätsbereich laufen wir unseren Zielen weit hinterher. Hier beim Tunnel wie den anderen im Rahmen des ASFINAG-Bauprogramms behandelten Projekten zu

sagen, Klimaschutz ja, aber zuerst bauen wir fertig und reden dann weiter, wäre verantwortungslos gewesen. Aber die Letztentscheidung in Bezug auf das Tunnel-AUS liegt beim Nationalrat.

Das ist das Fazit des ersten Teils der Studie, was zur Forschungsfrage geführt hat, welchen Rahmen es braucht, damit die Streitbeteiligten in der Tunnelfrage gemeinsam zu einer guten Lösung kommen können. Denn das Aneinander-Vorbeireden hat strukturelle Gründe: Die Ministerin hat ja formal nichts falsch gemacht. Sie hat ihre Entscheidung auf der Basis des zwischen der ASFINAG und der Republik bestehenden Fruchtgenussvertrages getroffen, der eine Beteiligung der Bundesländer am ASFINAG-Bauprogramm nicht vorsieht. Umgekehrt ist aber auch der Wunsch der Bundesländer, an Entscheidungen von solcher Tragweite entsprechend beteiligt zu werden, genauso legitim. Dafür fehlt es nur an den nötigen rechtlichen Formaten.

Das weist auf die zweite Forschungsfrage, die in der Studie parallel vorangetrieben wird: Denn wenn es an tauglichen rechtlichen Formaten für verbindliche Infrastrukturplanung und Planungs-koordination im Bundesstraßengesetz fehlt, dann ist zu fragen, wie man diese Rechtslücken alsbald gut füllen kann. Dabei zeigen sich die Niederungen der mobilitätsbezogenen Klimapolitik in Österreich. Denn es fehlt an einem Klimaschutzgesetz, das Ziele für den Mobilitätsbereich festlegt, um daraus ableiten zu können, was der Infrastruktursektor Autobahnen beitragen soll.

Prinzip Kooperation in der Infrastrukturplanung

Bei raumbezogenen Vorhaben sollte dann das Prinzip Kooperation im Vordergrund stehen, weil



Foto: Unsplash/Anton

Nur konstruktiver Dialog kann dazu beitragen, dass der Lobautunnelstreit nicht zum Bumerang für Politik und Betroffene wird.

es gilt, Bundesplanungen mit denen der Länder abzustimmen. Natürlich muss jemand das letzte Wort haben. So wäre es auch in der Schweiz. Aber davor ist gegenseitige Abstimmung zwischen dem Bund und den Kantonen das oberste Gebot des Schweizer Raumplanungsgesetzes. Dass eine Ministerin eine Entscheidung von so großer Tragweite trifft, ohne davor die Abstimmung mit den Kantonen zu suchen, wäre in der Schweiz undenkbar. Erst wenn jegliche Bemühungen scheitern, hätte dort die Bundesregierung das letzte Wort.

Nichts davon gibt es in Österreich. Im Bundesstraßengesetz (BStG) wie im SP-V-Gesetz sucht man vergeblich nach zeitgemäßen Regelungen und Prinzipien. Für viele mit dem ASFINAG-Bauprogramm abgesagte Projekte ist keine gegenseitige Abstimmung vorgesehen. Nur zum S1-Lobautunnel gibt es mit der angestoßenen SUP die Chance, diese umfassende Abstimmung zwischen den klimapolitischen Zielen, den Zielen des Bodenschutzes mit den örtlichen und überörtlichen Raumentwicklungszielen und den einschlägigen verkehrspolitischen Zielen in Bezug auf die Projektregion konkret durchzuspielen. Da wäre übrigens miteinzubeziehen, dass das BStG im Osten Wiens zusätzlich zum S1-Lobautunnel

noch eine zweite (!) neue Donauquerung vorsieht, wovon bis jetzt niemand spricht.

Ergebnisoffenes Vorgehen nötig

Klar ist, dass mit einer SUP, an der sich die betroffenen Länder nicht konstruktiv beteiligen, niemandem gedient wäre. Die Chancen für eine Regierungsvorlage, die das Tunnel-AUS besiegelt, stünden dann schlecht. Die Entscheidung über den S1-Lobautunnel bliebe damit in Schwebelage, so wie jetzt. Deshalb schlägt die Studie vor, dass beide Seiten gegenseitig zugestehen sollten, dass ergebnisoffen geprüft wird. Varianten mit Tunnel werden genauso fair geprüft wie Varianten ohne. Und die Klimaschutzanforderungen werden ebenso vollinhaltlich mitgenommen wie die regionalpolitischen, die Stadterweiterung Wiens betreffenden Bedürfnisse. Klar muss auch sein, dass am Schluss gemacht wird, was die Prüfung ergibt, auch wenn rauskommt, dass der Tunnel doch Sinn macht. Ziel sollte ein Ergebnis sein, das auch noch in zehn Jahren als wegweisend und zukunftsfähig anerkannt sein kann. So ein Prozess würde auch greifbar machen, wie die Lücken im BStG bzw. SP-V-Gesetz am besten zu schließen sein werden. □

Kurzgefasst

Das Projekt S1-Lobautunnel befindet sich noch immer in einem Schwebestadium. Die AK-Studie untersucht, was es – auf das Projekt bezogen, aber auch in Hinblick auf die offenkundigen Rechtslücken – an Schritten braucht, um zu nachhaltig guten Lösungen zu kommen. Für die eingeleitete SUP empfiehlt die Studie ein ergebnisoffenes Vorgehen, in dem der Klimaschutz ebenso wie die regionalen Verkehrsbelange voll mitgenommen werden.



Werner Hochreiter ist Jurist, Mediator und Dipl. Sozialarbeiter. Als Umweltjurist arbeitet er zu den Themen: Umweltverträglichkeitsprüfung und Infrastruktur, Kreislaufwirtschaft und Verkehrslärm.

Foto: Erwin Schuh

Bei raumbezogenen Vorhaben sollte das Prinzip Kooperation im Vordergrund stehen, weil es gilt, Bundesplanungen mit denen der Länder abzustimmen.



Foto: Thomas Emberger/Agrium

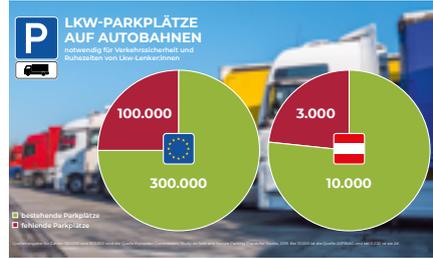


Foto: AK Wien/Anna Maria PiesStock

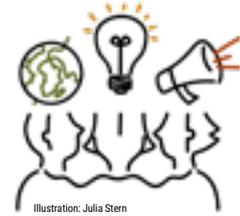


Illustration: Julia Stern

Neue Gentechnik – Wem gehört das Saatgut?

Rückblick Eine Aufweichung geltenden EU-Gentechnikrechts wird immer breiter diskutiert. Auf einem umkämpften Saatgutmarkt steigt im Hintergrund die Zahl von Patenten auf Pflanzen, auch aufgrund der Neuen Gentechnik (NGT), deren Verfahren und Ergebnisse patentierbar sind. Durch die Patentierung wird der Zugang zu wichtigen pflanzlichen Eigenschaften, z. B. erhöhte Resistenz gegen eine Krankheit oder Hitzetoleranz, blockiert. Patente erhöhen die Marktmacht derjenigen, die die Patente anmelden, mit möglichen negativen Folgen für die Vielfalt des Angebots. Auch Branchenkenner:innen warnen, dass die Situation schnell unübersichtlich werden könnte und die Entwicklung zukunftstauglicher Sorten weltweit massiv behindert wird.

Neue Gentechnikverfahren wie die „Genschere“ CRISPR-Cas bieten neue technische Möglichkeiten, aber sowohl ihre praktischen Chancen als auch ihre sozioökonomischen und ökologischen Risiken sind umstritten. Die Frage der Patentierbarkeit oder umgekehrt des Zugangs zu den Verfahren selbst und zu den Pflanzen, die aus den Verfahren hervorgehen, wird oft übersehen. Dazu stellen sich viele Fragen, die in einer gemeinsamen Veranstaltung von Umweltschutzgruppen, Gewerkschaft proge und AK Wien diskutiert wurden. **SI**

Link zur Veranstaltung und Video:
<https://www.global2000.at/news/video-patente-und-neue-gentechnik-wem-gehört-das-saatgut>

Arbeitsplatz Autobahn

Veranstaltung Berufslenker:innen müssen Lenk- und Ruhezeiten einhalten. Das ist wichtig für ihr Wohlbefinden und die Verkehrssicherheit auf Autobahnen. Rastplätze sind die hierfür notwendige Infrastruktur. Trotzdem fehlt viel an sozialer Infrastruktur (Ernährung, Hygiene, Sicherheit) für diese Arbeitnehmer:innen aber in ganz Europa und aber auch in Österreich.

Bei einer Veranstaltung von AK und Gewerkschaft vida am 27. Jänner 2023 wurden Ansätze für menschenwürdige Rastanlagen aufgezeigt. Fazit: Auf allen Autobahnabschnitten müssen gesicherte Rastanlagen mit ausreichenden Lkw-Stellflächen sowie sauberen und kostenlosen Sanitäreinrichtungen zur Verfügung stehen. Für den Kontakt zur Familie und als Minimum für ein soziales Leben brauchen die Fahrer:innen Gratis-WLAN am gesamten Rastplatz bis hinein in die Fahrerkabine. Illegales Parken und Missstände können nur durch regelmäßige Kontrollen verhindert werden. **FG**

Link zur Veranstaltung und Video:
<https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/rueckblicke/Arbeitsplatz-Autobahn.html>

Akademie für sozialen & ökologischen Umbau

Vernetzen Vom 19. bis 21. April 2023 werden in Wien mehr als 100 Kolleg:innen aus Österreich und Deutschland aus der Arbeiter:innenbewegung (Betriebsräte, Gewerkschaft und Arbeiterkammern), Wissenschaft und der Klimabewegung zusammenkommen, um sich über Herausforderungen des sozialen und ökologischen Umbaus auszutauschen. Im Fokus stehen wechselseitiges Lernen, Strategie- und Bündnisfähigkeit. Die Teilnehmenden sollen durch die Akademie zu Multiplikator:innen werden, um das zum sozialen und ökologischen Umbau notwendige Wissen in ihren Zusammenhängen zu verbreitern. Am 20. April gibt es zu den nötigen Strategien eine öffentliche Podiumsdiskussion mit Ministerin Leonore Gewessler, der leitenden ÖGB Sekretärin Ingrid Reischl, der Klimaaktivistin Lucia Steinwender und dem Soziologen Klaus Dörre. **SL**

Infos zur: Akademie für sozialen und ökologischen Umbau (sozialundoeekologisch.org)

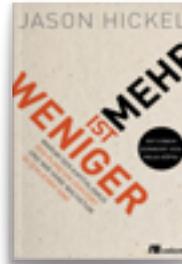
Schimmelpilze im Fokus

Gifftfrei zu essen, ist die oberste Priorität bei Lebensmitteln. Viele Menschen denken bei Essen ohne Gift an Pestizide. Es gibt aber auch in der Natur vorkommende giftige Stoffe wie die Mykotoxine – die Schimmelpilze. Darf ich die Marmelade noch essen, wenn sich dort Schimmel bildet? Wie können Schimmelpilze verhindert werden – im privaten Bereich, wie auch in der Landwirtschaft. Diesen Fragen widmet sich das Buch „**Essen ohne Gift**“ von Rudolf Krška, das im Rahmen der Wiener Vorlesungen erschienen ist.

Es gibt dazu zudem eine interessante Veranstaltung zum Nachhören:
<https://vorlesungen.wien.gv.at/essen-ohne-gift-boku/> SI



Foto: Klimafit.info



Klimafit Kalender

Aktiv werden Viele wollen auch selbst aktiv zum Klimaschutz beitragen, aber oft fehlen Ideen, wie das im Alltag zu bewerkstelligen ist. Für den Klimaschutz-Kalender wurden 52 konkrete Ideen in einer Art Anleitung zusammengefasst. Sie zeigt, wie man mit vielen kleinen Schritten Veränderungen bewirken kann. Um dem Ganzen einen zeitlichen Rahmen und einen zusätzlichen praktischen Nutzen zu geben, wurde die Form eines Wandkalenders für 2023 gewählt, der aber auch zeitlos genutzt werden kann. Jeden Monat steht ein anderes Thema im Mittelpunkt: von Ernährung, über Stromsparen, Abfallvermeidung, Mobilität, Bekleidung und den Umgang mit elektronischen Daten bis hin zu Reparaturtipps. Ergänzt werden die Tipps mit vielen Fakten rund ums Klima. Der Kalender kann online bestellt werden und eignet sich auch gut als Unterrichtsmaterial oder Diskussionsgrundlage. **SL**

Link zur Homepage mit Bestellmöglichkeit:
[Klimaschutz leicht gemacht – klimafit.info](https://www.klimafit.info)

Weniger ist mehr

Buchtipp Bücher, welche die Ursache des Klimawandels im wachstumsgetriebenen Kapitalismus sehen, gibt es schon zu Genüge. Hickel beschreibt aber auch die Entstehungsgeschichte des Kapitalismus, als man Bauernfamilien vertrieb und sie zwang, in den neuen Fabriken zu arbeiten. Den philosophischen Überbau schuf die Aufklärung, die einen Gegensatz zwischen Mensch und Natur konstruierte. Seither erzeugt das Wirtschaftssystem immer neue künstliche Verknappungen, die mit zusätzlichem Raubbau an der Natur behoben werden sollen; ein Teufelskreis. Wachsende Ungleichheiten stellen ein ökologisches und demokratisches Desaster dar. Der Autor räumt dabei mit der These auf, dass Demokratie und Kapitalismus untrennbar miteinander verbunden seien. Denn wieso schlittern wir dann – gegen das ausdrückliche Interesse der großen Mehrheit – in eine Klimakatastrophe? Zum Abschluss zeigt Hickel zahlreiche Beispiele, wie man mit dem Ausstieg aus dem Wachstumszwang und zu mehr Gerechtigkeit beginnen könnte. **HH**

Jason Hickel: Weniger ist mehr – Warum der Kapitalismus den Planeten zerstört und wir ohne Wachstum glücklicher sind (oekom, 2022)

Klimagerechtigkeit

Buchtipp Dass die Klimakrise keine rein ökologische Frage, sondern ganz zentral auch eine soziale Frage der Gerechtigkeit ist, wird häufig übersehen. Denn ausgerechnet jene Menschen, die am wenigsten zur Entstehung des Klimawandels beigetragen haben, sind am stärksten von seinen Folgen betroffen. Gleichzeitig sind rund um die Welt dieselben Konzerne und Herrschaftssysteme dafür verantwortlich, dass diese globale Krise überhaupt entstehen konnte. Der Begriff der Klimagerechtigkeit verweist darauf, dass eine effektive Bekämpfung der Klimakrise auch eine Bekämpfung der sozialen Ungerechtigkeiten sein muss. Es geht um Machtverteilung, Fragen der Einkommensgerechtigkeit, der Zukunftschancen und Fragen der Verteilung der Kosten der Klimapolitik – auf nationaler und globaler Ebene. Das Buch von Elias König gibt wichtige Diskussionsanstöße für alle, denen ernsthaft an einer sozialen und ökologischen Wende gelegen ist. **SL**

Klimagerechtigkeit. Warum wir eine sozial-ökologische Revolution brauchen. Elias König, 2021, Unrast Verlag, als Buch und E-Book erhältlich.

E-Fuels – Die Rettung des Pkw-Verbrennungsmotors?

PRO

In einem Aufwaschen verbietet die EU für Pkw Verbrennungsmotoren, hybride Antriebe, E-Fuels und Biosprit.

Ein technologischer Kahlschlag sondergleichen. ÖAMTC und ARBÖ rotieren. Die EU verbietet E-Fuels, weil „sie nicht existieren“ und „zu teuer sind“. Klingt komisch. Und wenn sie doch wirtschaftlich sind? Die kommerzielle Erzeugung hat noch gar nicht begonnen. Wettbewerb wird im Keim erstickt. Menschen wollen selbst entscheiden, wie sie von A nach B kommen. Lieber zwei

Ein Verbot von E-Fuels fördert Atomstrom, den blinden Passagier der Energiewende.

Optionen als nur eine. Das will „jemand“ nicht zulassen.

Warum kaufen nur wenige Private trotz Förderung ein E-Auto? Nicht jeder bezieht Strom vom Dach. Seien wir

nicht naiv: Atomstrom ist der blinde Passagier der Energiewende. Nur AKW liefern Strom bei jeder Witterung. Warum sind die europäischen Liberalen, allen voran der französische Präsident Macron, für das Verbot? Es ebnet den Weg für neue AKW in Frankreich und Europa.

Was sagt das auf Stromimporte angewiesene Anti-Atomstrom-Land Österreich dazu? Woher soll denn der Strom für fünf Millionen E-Pkw kommen? Eine zweite Donau gibt es nicht. Lieber habe ich Ökostrom in E-Fuels aus Ländern wie Chile und Namibia als Atomstrom aus Nachbarstaaten im E-Auto.

Vom Regen in die Traufe: Die Rohstoffe für E-Batterien sind so fest in chinesischer Hand wie Erdgas in russischer. Allein die Kfz-Industrie verliert jeden vierten Arbeitsplatz (10.000).

Stephan Schwarzer ist Geschäftsführer der eFuel Alliance Österreich. Foto: Weinwurm



CON

E-Fuels sind Kraftstoffe mit den gleichen technischen Eigenschaften wie Benzin und Diesel, aber sie werden nicht aus fossilem Erdöl hergestellt, sondern aus erneuerbarem Strom – über den Zwischenschritt von Wasserstoff. Die Befürworter versprechen, dass E-Fuels das Klimaproblem des Verkehrs lösen, ohne dass es nötig ist, den Verbrennungsmotor zu verbannen.

Bei nüchterner Betrachtung spricht aber ihre Ineffizienz gegen E-Fuels. Die Herstellung von E-Fuels ist eine Energievergeudung: Nur 40 Prozent der Energie des Stroms finden sich am Ende in den synthetischen Kraftstoffen. Danach wird beim Einsatz in Verbrennungsmotoren – wie beim gängigen Benzin oder Diesel – nur etwa ein Drittel der Energie der Kraftstoffe in Bewegung umgesetzt. Der Rest geht als Wärme verloren. Wenn wir Klimaschutz ernst nehmen, müssen wir mit erneuerbarem Strom viel sorgsamer umgehen und ihn nicht in Anwendungen einsetzen, bei denen 85 Prozent der Energie verloren gehen.

E-Fuels sind extrem ineffizient. Nur etwa 15 Prozent der Energie für ihre Produktion wird am Ende zu Bewegung.

Manche Politiker stemmen sich gegen das EU-weite Aus von Verbrennungsmotoren für Autos ab 2035. Dies ist Ausdruck einer technologischen Rückwärtsgewandtheit. In dreißig Jahren wird man auf deutsche Autobauer ebenso mitleidig blicken wie auf Produzenten von Faxgeräten und Videokassetten: Auf eine Branche, die die Zeichen der Zeit nicht verstanden hat. Die Zukunft des Verkehrs ist öffentlich und elektrisch.

Christoph Streissler ist Experte für Klimapolitik in der AK Wien. Foto: Erwin Schuh



Gesellschaftskritische Wissenschaft



Verkehr und Infrastruktur

- 65 Gesundheitliche Belastungen des fliegenden Personals – Endbericht**
ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt.
Hans Peter Hutter, Florian Heger, Kathrin Lemmerer, Hanns Moshhammer, Michael Poteser, Peter Wallner, 2021
- 66 Pendlerverflechtungen in der Ostregion** Andrea Weninger, Jonas Krombach, Benedikt Hahn, Andreas Friedwagner, 2021
- 67 ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich, Endbericht** Gerald Kovacic, Cristian Andronic, Stephanie Kirchmayr-Novak, 2022
- 68 Gutachterliche Stellungnahme zum NON-PAPER von Leitlinien zur PSO Verordnung** hinsichtlich seines Punktes 2.4.6, sohin zur „leistungsbasierten Direktvergabe“ von Schienenpersonenverkehrs-dienstleistungen nach Art 5 Abs 4a der PSO
Legal opinion on the NON-PAPER of guidelines to the PSO Regulation with regard to its point 2.4.6, thus to the „performance-based direct award“ of passenger transport railway services under Art 5 para 4a of the PSO Josef Aicher; Rudolf Lessiak, 2022
- 69 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien und Umgebung –** Evaluierungsbericht. Maria Juschten, Martin Hinteregger, Reinhard Hössinger, 2022



Informationen zur Umweltpolitik

- 201 Zur Ökobilanz von E-Autos und was die VerbraucherInnen darüber erfahren – Eine Marktanalyse**
Holger Heinfellner, David Fritz, 2019
- 202 Neue Gentechnik – Grundlagen für die kommende politische Debatte** Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 202a New Genetic Engineering – A basis for the upcoming political debate** Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2020
- 203 Landkarte der „(De-)Karbonisierung“ für den produzierenden Bereich in Österreich – Eine Grundlage für die Folgenabschätzung eines klimapolitisch bedingten Strukturwandels des Produktionssektors auf Beschäftigung, Branchen und Regionen**
Fabian Gabelberger, Claudia Kettner-Marx, Michael Peneder, Gerhard Streicher, 2020
- 204 Recht auf Natur – Freier Zugang zur Natur** Michael Ganner, Samantha Karoline Pechtl, Wolfgang Stock, Karl Weber, 2022
- 205 Abgasmanipulation und Mautbetrug durch Lkw – Wie sauber sind Lkw tatsächlich?**
Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik – Anlassfall Lobau-Tunnel-Entscheid** Werner Hochreiter, 2022

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

Genug
vom Fischen
im Trüben?

A&W
blog

awblog.at

Wirtschaft und Umwelt:
Sekretariat: 0043/1/50165-12404
E-Mail: wirtschaft.umwelt@akwien.at
www.ak-umwelt.at

Österreichische Post AG
MZ 02Z034642 M
Bundesarbeitskammer, Prinz Eugen Straße 20–22, 1040 Wien



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

#deineStimme für Gerechtigkeit

Die AK vertritt deine Rechte.