

Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für
Umweltpolitik und
Nachhaltigkeit

www.ak-umwelt.at

Euro 1,80

Extremereignis Wetter

Unser Leben wird zunehmend von Wetterextremen bestimmt. Hitzewellen und Starkregen wechseln einander ab, auf Dürren folgen Überschwemmungen. Eine weitere katastrophale Zuspitzung kann nur verhindert werden durch einen planenden, sozialen und ökologischen Umbau der Wirtschaft.

© iStock

Tesla-Werk in Grünheide – Kampf gegen autoritäres Management **SEITE 22**

Fahrgastrechte – Die Tücken des Ticketings **SEITE 24**

Zukunftsweg für alle? – Die Burgenland-Methode **SEITE 26**

LKW Geschwindigkeit – Den Brummis das Rasen abgewöhnen **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

Die WUM-Redaktion misst bei aktuellen Entwicklungen aus Wirtschaft und Umwelt nach.



DUFTWOLKE Klimaschutz auf dem Lande

Europa hat ein Herz für kleine bäuerliche Familienbetriebe! Wenn Traktoren auf den Straßen demonstrieren, gehen Politik und Öffentlichkeit in die Knie. Im Windschatten fährt bequem die Agrar-

industrie. Ihr aktueller Erfolg: „Kleine“ Viehbetriebe ab 350 Großvieheinheiten werden nicht in die EU-Richtlinie über Industrieemissionen einbezogen. Die niederländische Agrarindustrie kann wirklich

aufatmen, der Anschlag auf die „kleinstrukturierte Landwirtschaft in Österreich“ (Bauernbund) wurde abgewendet. Bei Ammoniak und Methan bleibt unsereins hingegen das Herz stehen. **FG**



LUFTSPIEGELUNG Wirklichkeitsverlust bei Ölindustrie

Beim GSV-Forum, einer Plattform der Verkehrsträger Österreichs (von Straße über Flugverkehr bis Pipeline), wurde Anfang April 2024 über den „Fahrplan zu einer leistbaren Energiewende im

Verkehr“ diskutiert. Die Ölindustrie machte deutlich, wie sie es mit dem Klimaschutz hält: Jahrelang wurden Maßnahmen zur CO₂-Reduktion erfolgreich verhindert und nun beklagt man, dass

es scharfe Klimaschutzvorgaben geben muss. Öl und Gas will die OMV auch noch über das Jahr 2050 hinaus fördern und E-Fuels importieren. Nur, woher überhaupt? **HH**



PLATZREGEN Tragetaschen zum Wegschmeißen

Kurz vor Geschäftsschluss muss noch ein Schnelleinkauf absolviert werden und man steht an der Supermarktkasse ohne geeignete Tragetasche. Bis zum Jahr 2020 wurde dann, mit Ge-

wissenbissen, eines der nun verbotenen Plastiksackerl gekauft. Der heutige Kauf von Stoffsackerln könnte nachhaltiger sein, weil immer wieder einsetzbar. Hier hat sich die Industrie etwas ein-

fallen lassen: Die neuen Säcke reißen meist nach dem dritten Gebrauch, während frühere Jutebeutel Begleiter fürs Leben waren. **FJ**



WINDSTILLE Warten auf den Plan

Österreich ist mittlerweile das einzige EU-Land, das seinen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) noch nicht nach Brüssel geschickt hat. Der Plan soll darlegen, wie in Österreich

die Treibhausgase reduziert und erneuerbare Energie ausgebaut werden, um die EU-Klimaziele zu erreichen. Bekanntlich wurde der von Bundesministerin Gewessler (Die Grünen) eingereichte

Plan von Staatssekretärin Edtstadler (ÖVP) zurückgepiffen. Die Zeit drängt – Ende Juni ist Abgabetermin – also bitte rasch einigen! **SI**



GEWITTERDONNER Lkw-Bashing

Die Wirtschaftskammer gibt ihrem Unmut wortreich Luft, weil über Lkw schlecht geredet wird. „Versorgungssicherheit“ sei in Gefahr, „entbehrliche Stimmungsmache“ würde gegen eine

„existenzbedrohte“ Branche betrieben, die unter „CO₂-Doppelbesteuerung“, „hohen Treibstoffkosten“ und „fehlender Unterstützung“ durch die Politik leide. Worum es überhaupt geht?

Lkws fahren auf Österreichs Autobahnen nachweislich zu schnell, wodurch mehr Lärm, mehr CO₂-Ausstoß und mehr Gefahren entstehen. (Siehe Beitrag S. 30.) **FJ**

Inhalt

Extremes Klima erfordert neue Wirtschaftspolitik
 Eine sichere Zukunft trotz Extremwetterereignissen gelingt nur mit einem geplanten Umbau der Wirtschaft. Seite 10

Eine Zukunft für die Vielen
 Die AK Wien zeigt mit ihrem „Plan für den sozialen und ökologischen Umbau“ gemeinsame Perspektiven auf. Seite 14

Interview mit Christa Kummer Seite 17

Arbeitnehmer:innen vor Extremwetter schützen
 Das Arbeitsrecht ist nicht auf die Folgen des Klimawandels vorbereitet und muss dringend klimafit werden. Seite 18

Tesla in Grünheide: Kampf um Anerkennung
 In der technisch modernen Autofabrik bei Berlin herrschen mittelalterliche Arbeitsbeziehungen. Seite 22

Tücken beim Ticketkauf
 Bahnfahren sollte leicht und leistbar sein. Leider gibt es beim Fahrscheinkauf zahlreiche Hindernisse. Seite 24

Die Burgenland-Methode: Zukunft oder Irrweg?
 Bei Windkraft und Busverbindungen greift die Landesregierung regulierend ein, um den Umbau zu beschleunigen. Seite 26

Zu schnelles Fahren, ein Kavaliersdelikt?
 Zwei neue AK-Studien zeigen Mängel bei den gesetzlich vorgeschriebenen Lkw-Höchstgeschwindigkeiten auf. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	09
Kommunikation	32
Kontroverse	34

**Impressum:
 Medieninhaber und Herausgeber**

Wirtschaft & Umwelt ist ein Organ der Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien
E-Mail wirtschaft.umwelt@akwien.at **Telefon** 01/501 65- 12404
Redaktion Lukas Oberndorfer (Chefredakteur), Frank Jödicke (Koordinierender Redakteur, Chef vom Dienst), Doris Artner-Severin, Judith Fitz, Franz Greil, Thomas Hader, Werner Hochreiter, Heinz Högelsberger, Stefanie Pressinger, Astrid Schöggel, Christoph Streissler, Iris Strutzmann
Sekretariat Sabrina Pochop, Lilly Kolb **Konzeption** Jakob Fielhauer, fielhauer.at
Layout & Infografik Julia Stern, design@scheresternpapier.at
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.
 Offenlegung gemäß Mediengesetz §25: [siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum](http://www.wien.arbeiterkammer.at/impressum)



produziert nach den Richtlinien des Österreichischen Umweltschutzes, Gugler GmbH, UW-Nr. 609, www.gugler.at



Sicher, Kreislauffähig, Klimafreundlich. C2C Certified SILBER by gugler* druckim.at



klimafreundlich gedruckt

Extremereignis Wetter

Angesichts der immer gravierender werdenden Folgen des Klimawandels ist es jetzt dringend notwendig, sozial und ökologisch zu planen. Als Arbeiterkammer möchten wir dazu einen Vorschlag machen.



Von Lukas Oberndorfer

Österreich im Jahr 2024: Anfang April herrschen Temperaturen von über 30 Grad Celsius, kurz darauf dezimiert ein Frosteinbruch die Obsternte, weil die Bäume zu früh geblüht haben, und im Juni regnet es so stark, dass vielerorts Menschen vor den steigenden Fluten fliehen müssen.

Diese Entwicklung war nicht „unvorhersehbar wie das Wetter“. Die Klimawissenschaft warnt seit Jahrzehnten davor, dass sich Extremereignisse häufen werden. Wir müssen mit mehr Hitze, mehr Sturm und mehr Starkregen rechnen. So weit, so besorgniserregend.

Stellen wir die sich zuspitzende Lage einmal vom Kopf auf die Füße. Dann zeigt sich, dass zum ersten Mal in der Geschichte die Menschheit ein gemeinsames Ziel hat: die Erhaltung der Lebensgrundlage auf diesem Planeten. Wir dürfen annehmen, dass keine politische Partei, kein Unternehmen und keine Einzelperson ein ernsthaftes Interesse daran haben kann, diese Welt über ihre klimatischen „Kippunkte“ hinaus zu treiben. Mehr noch, wir sehen, wie in Momenten der Katastrophe die Menschen zusammenstehen und sich solidarisch helfen.

Noch kann ein lebensfreundliches Klima auf diesem Planeten verhindert werden, aber dazu müssen wir endlich handeln. Ohne eine tiefgreifende Änderung unserer Wirtschaftsweise wird es nicht gehen. Deshalb möchten wir in dieser Ausgabe „Eine Zukunft für die Vielen – der Plan der Arbeiterkammer Wien für den sozialen und ökologischen Umbau“ vorstellen, an dem über 40 AK-Wien-Expert:innen aus den verschiedensten Bereichen mitgearbeitet haben. Bitte beteiligen auch Sie sich an der breit angelegten Diskussion zwischen Arbeiterkammern, Gewerkschaften und Betrieben, damit wir eine gute Zukunft für alle Menschen gewährleisten können.

Lukas Oberndorfer

Chefredakteur der Wirtschaft & Umwelt und Leiter der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr in der AK Wien



© Markus Spisikel | Unsplash

Wasserkonflikte vorbeugen

Wasserwirtschaft Ein aktueller Bericht des Rechnungshofes, Klimakrise – Herausforderungen für die Wasserwirtschaft in Niederösterreich, zeigt Handlungsbedarf in der Wasserwirtschaft auf. Untersucht wurden bereits bestehende und absehbare Auswirkungen der Klimakrise auf die Wasserwirtschaft sowie Maßnahmen gegen die Übernutzung von Grundwasser. Die Landwirtschaft nutzt zunehmend Grundwasser zur Bewässerung von Ackerflächen. Unklar ist aber, wie viel Wasser tatsächlich von der Landwirtschaft und anderen Nutzer:innen entnommen wird, da es dazu keine ausreichende Datenaufzeichnung gibt. Sollte es zu Wasserengpässen aufgrund der Klimakrise kommen, wird es erforderlich sein, in bestehende Wasserrechte einzugreifen. Um etwaigen Nutzungskonflikten vorzubeugen, fordern AK und Gewerkschaften seit langem die Schaffung einer verlässlichen Datengrundlage und verpflichtende Wasserzähler für Wasserentnahmen auch in der Landwirtschaft. Auch der Rechnungshof empfiehlt, dass das Landwirtschaftsministerium ein digitales Melderegister für die tatsächlichen Wasserentnahmen einrichtet. Kritisch sieht der Rechnungshof zudem die Dauer der wasserrechtlichen Bewilligungen von 25 Jahren für die Bewässerung in der Landwirtschaft. AK und Gewerkschaften hatten bereits im Jahr 2018 die unter der türkis-blauen Regierung beschlossene Verlängerung von 12 auf 25 Jahre hinterfragt. **SI**

Ein Menschenrecht auf Klimaschutz

Grundrechte Anfang April erkannte der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) in einem wegweisenden Urteil Klimaschutz erstmals als Menschenrecht an. Die Schweiz ergreife zu wenige Maßnahmen im Kampf gegen die Klimakrise und verletze damit Art. 8 der Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK), das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens, urteilte der Gerichtshof.

Mehrere Frauen sowie der Verein KlimaSeniorinnen Schweiz hatten von den Schweizer Behörden effektivere Klimaschutzmaßnahmen gefordert. Als ältere Frauen seien sie durch die Klimakrise gesundheitlich besonders

gefährdet. Die Schweiz sei verpflichtet, ihre Rechte durch effektiven Klimaschutz zu wahren. Nachdem dieser Versuch in allen Instanzen gescheitert war, wendeten sich die Seniorinnen schließlich an den EGMR. Dieser entschied, dass sich aus Art. 8 EMRK ein Anspruch auf wirksamen Schutz durch staatliche Behörden vor den schwerwiegenden negativen Auswirkungen der Klimakrise auf das Leben, die Gesundheit, das Wohlbefinden und die Lebensqualität ergebe. Die Staaten seien daher verpflichtet, einen Regelungsrahmen zu schaffen, um die Klimakrise und ihre Folgen zu mildern. **JF**



© Sebastian Philipp | BAK

„Die Bekämpfung der Klimakrise und der Umbau der Wirtschaft, sowohl in Österreich als auch in der EU, sind die zentralen Themen der Gegenwart und der näheren Zukunft. Sie müssen absolute Priorität haben, sowohl bei der nächsten Bundesregierung in Österreich als auch bei der nächsten EU-Kommission“

**AK Präsidentin
Renate Anderl**

Bürger:innen sagen Ja!

Renaturierung Seit Monaten wurde um das von der EU vorgelegte Renaturierungsgesetz gerungen. Sein Ziel ist die Wiederherstellung von natürlichen Lebensräumen, um die Artenvielfalt zu erhöhen und das Klima zu schützen. Das EU-Parlament hat dem Gesetz bereits zugestimmt. Da einige EU-Mitgliedsstaaten den Vorschlag nicht unterstützt haben, darunter auch Österreich, war das Gesetz in der Warteschleife. Eine Umfrage unter den Österreicher:innen zeigt, dass sich 77 Prozent der Befragten für einen konsequenten Schutz der Natur aussprechen. Fast drei Viertel sind für „verbindliche Ziele“ zur Wiederherstellung der Natur. Auch in den Niederlanden, Finnland, Ungarn, Italien, Polen und Schweden befürworteten drei von vier befragten Bürger:innen diesen EU-Vorschlag. Nur sechs Prozent sprechen sich dagegen aus. Das Gesetz konnte beim Umweltrat im Juni beschlossen werden. Dafür brauchte es die notwendige Mehrheit der EU-Mitgliedsstaaten und Österreich wurde zum Zünglein an der Waage. Die für Naturschutz zuständigen Bundesländer waren bis vor kurzem noch gegen den EU-Vorschlag gewesen. Wien und Kärnten sprachen sich dann aber für das EU-Renaturierungsgesetz aus, da in den Verhandlungen im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf viele Bedenken ausgeräumt werden konnten. Österreich tat gut daran, in Brüssel für Artenvielfalt und Klima zu stimmen – für unser aller Zukunft. **SI**



© American Jael



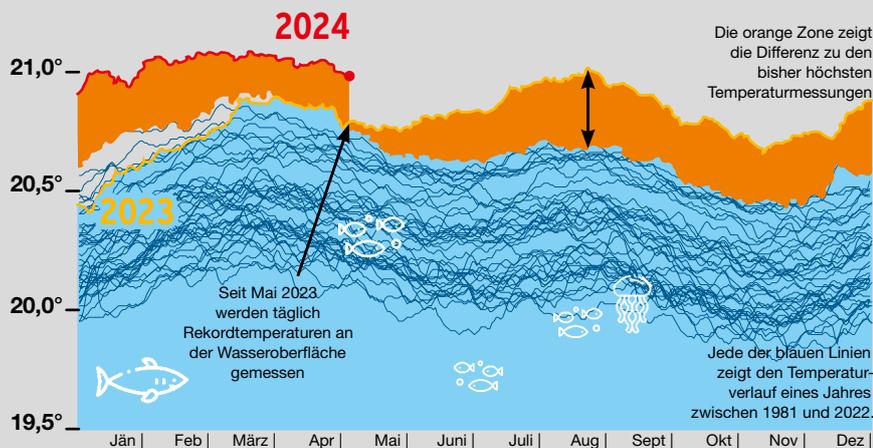
© Nicolas Mahler

Gefährliche Gewässer

Gefährliche Gewässer Beim traditionellen Bootsrennen zwischen den Universitäten Oxford und Cambridge durften die Sportler:innen 2024 nicht – wie früher üblich – am Ende ins Wasser springen, um sich nach den Strapazen abzukühlen. Die Abkühlung in der Themse hat bei dem seit fast zwei Jahrhunderten stattfindenden Sportereignis Tradition. Aktuell schwimmen in der Themse aber einfach viel zu viele Fäkalien. Die Teilnehmer:innen (seit 1964 gibt es auch einen etwas weniger bekannten Wettbewerb für Frauen) waren dazu aufgefordert, sich nach jeder Berührung mit dem

Wasser möglichst augenblicklich zu waschen. Ein Bad im Fluss würde dagegen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer E.-Coli-Infektion führen. Das Ergebnis von Jahrzehnten privatisierter Wasser- und Abwasserwirtschaft im Vereinigten Königreich stinkt zum Himmel. **FJ**

Wassertemperatur: Was passiert in den Ozeanen?



Quelle: climateanalysis.org/cim/sst_daily/

© James Glas | Unsplash

Klimawandel In den Weltmeeren vollzieht sich eine besorgniserregende Entwicklung. Seit dem 4. Mai 2023 sind die Temperaturen an der Wasseroberfläche sehr plötzlich und ungewöhnlich stark angestiegen. Im vergangenen Jahr wurden seitdem täglich neue Temperaturrekorde ausgestellt. An einzelnen Tagen lag die Durchschnittstemperatur der Wasseroberfläche um ganze 0,34 Grad Celsius über den bisher gemessenen Höchstwerten.

Sicherlich hat das derzeit wirksame Wetterphänomen El Niño, bei dem sich der Pazifik periodisch aufheizt, einen Einfluss. Die aktuellen Temperaturen lassen sich damit aber nicht mehr erklären, zumal sich gleichzeitig auch der Atlantik stark erwärmt. Diese Entwicklung ist



Im vergangenen Jahr wurden täglich neue Temperaturrekorde gemessen, manchmal um 0,34 Grad Celsius über dem bisherigen Höchstwert.

zweifellos eine Folge der Klimaerwärmung. Nur wundern sich Klimawissenschaftler:innen darüber, warum sich die Erwärmung aktuell so schnell vollzieht.

John Abraham, Professor für Thermodynamik der St. Thomas University Minnesota, zeichnete bereits im Jahr 2022 ein drastisches Bild der Erderwärmung. Die von den Ozeanen aufgenommene Wärmeenergie entspreche der Unterwasserdetonation von fünf Hiroshima-Atombomben pro Sekunde. Jede Sekunde, 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr. Bisher waren die Ozeane ein Trumpf im Ärmel der Menschheit, weil sie 90 Prozent der von Menschen produzierten Wärme aufnehmen konnten und in ihren scheinbar unendlichen Tiefen „verbergen“ konnten. Nun sieht es so aus, als könnten sie die zusätzliche Wärme nicht mehr kompensieren, was Folgen für das Weltklima befürchten lässt.

Heizen sich die Ozeane überall auf? Nein, mancherorts, zum Beispiel vor Feuerland in Südamerika oder vor Grönland, werden sogar niedrigere Wassertemperaturen an der Oberfläche gemessen. Das liegt vermutlich an Schmelzwasser, das vermehrt von den arktischen und antarktischen Eisschilten ins Meer fließt. **FJ**



Flughafenerweiterung oder nicht?

Kapazitätserweiterung Der Salzburger Flughafen gehört zu 75 Prozent dem Land und zu 25 Prozent der Stadt Salzburg. Nun wurde beschlossen, das Abfertigungsgebäude für gut 100 Millionen Euro neu zu errichten. Während die neue Stadtregierung ihre Zustimmung davon abhängig macht, dass damit keine Kapazitätserweiterung verbunden ist, klingt Verkehrslandesrat Stefan Schnöll etwas anders. Er spricht von „Terminalentwicklung“ und Ankurbeln der regionalen Wertschöpfung. Auch Bettina Oestreich-Grau, die Fluglärmmreferentin von Freilassing –, die bayerische Grenzstadt liegt direkt in der Flugschneise – befürchtet eine Kapazitätserweiterung. Das wäre weder für die Anrainer:innen, noch für den Klimaschutz gute Nachrichten. **HH**



Positionspapier
Download:

[10 Schritte für eine sozial und ökologisch gerechte Landwirtschaft der Zukunft](#)



Landwirtschaftsbetriebe, die ihren Arbeitnehmer:innen zu geringe Löhne zahlen, schaden ihren Beschäftigten und dem gesamten Sozialsystem. Außerdem verschaffen sie sich einen Kostenvorteil gegenüber ihren Mitbewerbern am Markt.

Sozial und ökologisch gerecht

Landwirtschaft Die Proteste der Bäuer:innen in den letzten Monaten führten zu einem massiven Zurückrudern der EU-Institutionen bei umweltpolitischen, sozialen und ökologischen Maßnahmen in der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP). Wichtige Initiativen und Gesetzesvorhaben wurden verwässert oder sind gar nicht erst in Kraft getreten. Veränderungen sind allerdings notwendig und auch möglich. Organisationen aus bäuerlicher Landwirtschaft und Umweltschutz sowie Arbeiterkammer und Gewerkschaft finden klare Antworten auf diese Rückschritte und ihre Folgen für Umwelt, für Bäuer:innen und die gesamte Gesellschaft. Sie erarbeiten gemeinsam ein 10-Punkte-Programm für eine sozial und ökologisch gerechte Landwirtschaft der Zukunft, die agrarökologische und biologische Prinzipien in den Vordergrund stellt. So können Bäuer:innen das Tierwohl verbessern, Böden und Gewässer schützen, klimafreundlich und Artenvielfalt fördernd arbeiten und gleichzeitig gesunde Lebensmittel produzieren. Sie fordern eine EU-Politik, die die Interessen der Bäuer:innen ebenso ernst nimmt wie die Notwendigkeit eines ökologischen Umbaus und die Rechte der Arbeiter:innen sowie der Konsument:innen berücksichtigt. Dafür sind grundlegende Änderungen der Rahmenbedingungen in der EU notwendig. **SI**

Kommentar

Bilder der Mobilität



Von Christoph Streissler

Autos dienen nicht nur der Fortbewegung. Das Auto ist eine Prothese des Körpers, die die eigene Kraft, Geschwindigkeit und Ausdauer vervielfacht. Gleichzeitig verlangt es den Lenker:innen immer weniger ab, verwöhnt mit Schaltautomatik, Bremsassistent, Freisprecheinrichtung und Sitzheizung. Ein Auto erlaubt es, sich viel mehr Raum zu nehmen, als es dem eigenen Körper entspricht: Es vervielfacht das eigene Gewicht etwa um das 25-Fache und die Standfläche um das 50-Fache. Zugleich sind Autos Ausweis der eigenen finanziellen Leistungsfähigkeit. In ihrer Gesamtheit sind sie sowohl Produkt als auch Motor einer auf Wachstum ausgerichteten Wirtschaftsweise.

Es ist an der Zeit, darüber nachzudenken, ob das Image des Autos nicht gezielt verändert werden muss.

Dies alles wird gesellschaftlich noch immer weitgehend akzeptiert. Doch Ressourcenver-

brauch, Flächenfraß und Treibhausgasemissionen lassen diesen gesellschaftlichen Konsens immer brüchiger erscheinen. Es ist an der Zeit, darüber nachzudenken, ob das Bild – das Image – von Autos nicht bewusst und gezielt verändert werden muss. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens muss in den Köpfen beginnen. Ein wichtiger Schritt scheint mir, die verlockenden Bilder von Autos aus dem öffentlichen Raum, aus der Wahrnehmung zu verdrängen. Alternativen müssen sichtbar und attraktiv sein. Mit solchen Bildern können wir uns besser ein anderes Mobilitätsverhalten vorstellen. Und wir können uns eine Gesellschaft besser vorstellen, die die Emanzipation vom Auto nicht als Verzicht, sondern als lustvoll und befreiend erlebt.

Christoph Streissler

arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zur österreichischen und europäischen Klimapolitik.

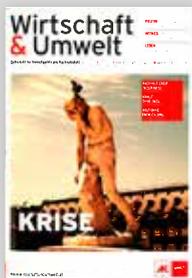


WUM-Zeitreise



Vor 30 Jahren

Umweltfaktor Flugverkehr „Das Einbahnmatch Straße gegen Schiene dominiert die Diskussion der Problematik ‚Verkehr und Umwelt‘. Fast unbemerkt von der öffentlichen Meinung, sehr wohl aber von den betroffenen Anrainern, spielen sich im Bereich des Flugverkehrs gewaltige Entwicklungen ab. Die Preiskämpfe und massiven Konzentrationstendenzen sind dabei nur die Spitze des Eisbergs.“



Vor 15 Jahren

Krise „Der Kapitalismus hat’s jetzt doch endlich geschafft – diese Krise ist nachhaltig! Leider nur nachhaltig in dem Sinne, dass sie lange dauern und tiefe Spuren hinterlassen wird. Sicher nicht im eigentlichen Sinn: Diese Krise führt zu keiner wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Entwicklung, die in irgendeiner Form zukunftsfähig ist. [...] Langsam zahlt es sich aus, ehrliche Überlegungen anzustellen, wie kompatibel Kapitalismus und Nachhaltigkeitsträume sind.“

Umweltgerechtigkeit

USA Die überproportionale Betroffenheit sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen durch Umweltverschmutzung und Klimawandel zu beenden, ist eines der Leitmotive der US-Regierung unter Präsident Joe Biden. Im April 2024 wurde dafür der finanzielle Grundstein gelegt. Seitdem überwacht die US-Umweltschutzbehörde EPA die Vergabe von 20 Milliarden US-Dollar an Zuschüssen an gemeinnützige Fonds und Organisationen, die Zehntausende saubere Energie- und Verkehrsprojekte in benachteiligten Gemeinden in den USA finanzieren. Dieser „Green Deal“ reicht von Programmen zur energetischen Sanierung von Häusern bis hin zu netzunabhängigen erneuerbaren Energien in Kommunen. Ziel ist es, 40 Millionen Tonnen CO₂ einzusparen und die Energierechnung einkommensschwacher Haushalte zu senken. **FG**

Mehr Mobilität gratis

Klimaticket Aktuell haben bereits mehr als 280.000 Menschen in Österreich ein Klimaticket, rechnet man noch regionale Klimatickets hinzu, dann ist bereits jede:r siebte Einwohner:in des Landes mit dem Ticket umweltfreundlich und ressourcenschonend unterwegs. Allerdings sind die Kosten mit 1.095 Euro im Jahr (regulär) und 821 Euro (ermäßigt) immer noch sehr hoch und für viele nicht leistbar. Verschiedene vorbildliche Maßnahmen tragen dem nun Rechnung. Das Bundesland Kärnten hat das Gratis-Klimaticket für Geringverdiener eingeführt. Wer weniger als 30.000 Euro brutto im Jahr verdient und mehr als 30 Kilometer zur Arbeit fährt, erhält das Kärntner Klimaticket zu 100 Prozent gefördert. Bei höheren Einkommen oder geringeren Wegstrecken sind es 75 bzw. 50 Pro-

Lkw-Maut auf allen Straßen

Dänemark Alle Lkw sollen auf allen öffentlichen Straßen für jeden gefahrenen Kilometer zahlen. Das sieht ein dänisches Gesetz vor, das 2023 verabschiedet wurde. In einem ersten Schritt zahlen ab 1. Jänner 2025 Lkw über 12,5 Tonnen eine achsen- und CO₂-abhängige Gebühr auf den rund 10.900 Kilometern der Autobahnen und Landstraßen. In der letzten Stufe werden ab 1. Jänner 2028 alle Lkw über 3,5 Tonnen auf allen öffentlichen Straßen Dänemarks, die sich zu einer Gesamtlänge von gut 75.000 Kilometern summieren, verursachergerecht belastet. Die Abgabe ist das Kernstück eines Maßnahmenpakets der dänischen Regierung, mit dem der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs bis 2030 drastisch reduziert werden soll. **FG**

zent. Der Antrag für das Gratisticket kann bei der Arbeiterkammer gestellt werden.

Ab 1. Juli 2024 wird das kostenlose Klimaticket Österreich für alle 18-Jährigen gestartet. Junge Erwachsene haben drei Jahre Zeit, das Ticket bis einen Tag vor ihrem 21. Geburtstag abzuholen. Rund 88.000 Menschen sind pro Jahr anspruchsberechtigt. Wichtig ist, dass beim Start ins Erwachsenenleben die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als bequeme und umweltschonende Alternative erlebt wird, um das spätere Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Österreich sind mehr solcher sinnvollen Initiativen zu wünschen, die den gemeinsamen Kampf gegen den Klimawandel sozial ausgewogen gestalten. **FJ**

Zeitenwende für den Kapitalismus?

Markus Wissen und Ulrich Brand haben 2017 mit „Imperiale Lebensweise“ ein viel diskutiertes Buch vorgelegt. In „Kapitalismus am Limit“ (siehe S. 32) zeigen sie nun, dass es neben dem „grünen Kapitalismus“ und den autoritären Antworten auf die aktuellen Krisen auch eine solidarische Perspektive gibt, die sich aber gegen den Widerstand herrschender Interessen nur schwer durchsetzen lässt. Die Wirtschaft und Umwelt bat Ulrich Brand zum Interview.



Ulrich Brand lehrt Internationale Politik an der Universität Wien.

Ihr neues Buch wirkt kämpferischer. Warum?

Im Jahr 2017 haben wir den Begriff der „imperialen Lebensweise“ entwickelt, um Produktions- und Konsummuster zu benennen, die auf einer ungleichen Aneignung von Natur und Arbeitskraft innerhalb unserer Gesellschaften und im globalen Maßstab beruhen. Die imperiale Lebensweise prägt den Alltag sowohl in den Gesellschaften des globalen Nordens als auch in den Mittel- und Oberklassen des globalen Südens und ist keine Frage individueller Konsumententscheidungen, sondern eine tief verankerte Struktur, die historisch gewachsen ist. Jetzt nehmen wir eine Zeitdiagnose vor, was im (Arbeits-)Alltag der Menschen ganz praktisch gelebt wird. Tatsächlich sind wir skeptischer als vor sieben Jahren, was die Bewältigung der Klimakrise angeht.

Kann es einen „grünen Kapitalismus“ geben?

Die Klimakrise ist ein Top-Thema. Staatliche Politik und Unternehmen kommen unter Druck zu dekarbonisieren. Wir sehen die Zunahme der Produktion und des Verbrauchs erneuerbarer Energien, der Elektroautos oder der Versuche Stahl künftig mit Wasserstoff zu produzieren. Diese „grüne Ökonomie“ oder dieses „grüne Wachstum“ bleibt aber innerhalb der kapitalistischen Macht- und Vermögensverhältnisse und der Wettbewerbslogik. Globale Ausbeutung wird nicht hinterfragt und der Kolonialismus nur um grüne Elemente ergänzt. So werden „grüne“ Ziele nicht erreicht. Denn die Wachstumslogik bleibt und gleichzeitig zur Zunahme von erneuerbarer, „grüner“ Energie kommt es zur Zunahme der fossilen Energieerzeugung.

Das Leben im globalen Norden ist eng mit dem Kapitalismus verwoben, wie kann glaubhaft eine solidarische Zukunft ohne Flugreisen und eigenem Pkw vermittelt werden?

Das ist so und darin liegt unser zentrales Argument. Die kapitalistische Wachstumsmaschinerie bietet vielen Menschen gute Arbeits- und Einkommensverhältnisse. Die imperiale Lebensweise ist auch ein mehr oder weniger attraktives Versprechen für eine bessere Zukunft. Und sie wird von den meisten als alternativlos empfunden. In anderen Weltregionen aber auch hierzulande herrschen Prekarität und Armut, Leiden an den Verhältnissen

durch Dauerstress und Konkurrenz und nicht zuletzt ruinieren wir unsere biophysischen Lebensgrundlagen. Zu den Alternativen: Gute Lebensbedingungen müssen gesellschaftlich geschaffen werden und zwar gegen mächtige fossile Interessen. Etwa ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, inklusive attraktiver Sammeltaxis auf dem Land, oder eine weitgehend saisonale, ökologische und regionale Landwirtschaft. Der gesellschaftliche Umbau muss glaubwürdig sein, mit Privatjets und immer größeren Autos geht das nicht.

Halten Sie es für möglich, dass die Erfahrung aktueller Extremwetterereignisse zu mehr Zusammenarbeit führt?

Tatsächlich werden die Auswirkungen der Klimakrise immer stärker in den kapitalistischen Zentren bemerkbar. Wie Krisen interpretiert werden, ist jedoch offen und da stehen uns noch heftige Auseinandersetzungen bevor. Wir sehen weiterhin die Leugnung des Klimawandels. Es nehmen Positionen zu, die sagen, der Klimawandel sei ein Problem, aber wir können uns die hohen Kosten nicht leisten, weil die Wettbewerbsfähigkeit gefährdet ist. Außerdem sehen wir in vielen Metropolen des Globalen Südens, wie katastrophal die Luftqualität sein kann und das Automobil dennoch unhinterfragt Symbol des Fortschritts ist. Die Politiken für den notwendigen sozialen und ökologischen Umbau müssen politisch erkämpft werden. Entscheidend sind hierbei die Auseinandersetzungen innerhalb des Staates, in den Unternehmen oder in den Verbänden, wie der Arbeiterkammer oder der Wirtschaftskammer. Am Ende unseres Buches schlagen wir den Begriff der „transformativen Zellen“ vor, um diese Auseinandersetzungen innerhalb der Institutionen in den Blick zu nehmen.

FJ

Extremes Klima: Warum eine stabile Zukunft eine neue Wirtschaftspolitik braucht

Die Erderhitzung und die damit verbundenen häufigeren und heftigeren Extremwetterereignisse destabilisieren das Klima. Besonders betroffen sind jene, die am wenigsten dazu beigetragen haben. Eine sichere Zukunft für alle erfordert einen umfassenden sozialen und ökologischen Umbau der Wirtschaft. Von LUKAS OBERNDORFER



Lukas Oberndorfer ist Leiter der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien und arbeitet u. a. zu den Themen Eisenbahnpolitik und -industrie als Angelpunkt einer neuen Wirtschaftspolitik, sozial-ökologische Planung und Bündnisse zwischen Arbeiter:innen- und Klimabewegung.

© Markus Zahradnik

Wie sehr die Erderhitzung das Klima destabilisiert, zeigt das vergangene Jahr, das inzwischen wissenschaftlich gut erfasst ist: 2023 war mit 1,48 °C über dem vorindustriellen Niveau weltweit das wärmste Jahr der Messgeschichte und wahrscheinlich auch der letzten 100.000 Jahre. Die drei wärmsten Jahre, die in Europa gemessen wurden, traten alle seit 2020 auf, die zehn wärmsten seit 2007. Im letzten Jahr brannten in Griechenland 96.000 Hektar ab – der bisher größte Waldbrand, der jemals in der Europäischen Union gemessen wurde.

Carlo Buontempo, Direktor des Copernicus Climate Change Service, das im Auftrag der EU den Klimawandel überwacht und wissenschaftliche Analysen dazu erstellt, wertet die extremen Wetterereignisse des Jahres 2023 als „dramatische Zeugnisse dafür [...], wie weit wir uns von dem Klima entfernt haben, in dem unsere Zivilisation bisher florierte.“

Damit wird etwas angesprochen, das mit dem Begriff des Klimawandels bzw. der Klimaerhitzung nicht vollständig erfasst wird. Denn die Folgen des Ausstoßes von Treibhausgasen führen nicht nur zu höheren Temperaturen bzw. einem linear verlaufenden Wandel des Klimas, vielmehr bewirkt die profitgetriebene Erderhitzung, dass wir gerade dabei sind, das bisherige Erdzeitalter zu verlassen. Das hier angesprochene Zeitalter des Holozäns begann nach dem Ende der letzten Eiszeit und bildete in den letzten 12.000 Jahren eine klimatisch äußerst stabile Epoche. Diese Stabilität war die Voraussetzung für das Sesshaftwerden der Menschen, die Entwicklung der Landwirtschaft und die Herausbildung von Hochkulturen.

Die Extreme nehmen zu

Das Neuland, in das wir uns nun hineinbewegen, wird nicht „nur“ von der Erderhitzung geprägt, sondern auch von einem instabilen, schwer berechenbaren und extremen Klima. Auch das lässt

Wieder versinkt eine Stadt in den Fluten, auf dem Bild das britische Bingley. Hochwasserereignisse sind nichts ungewöhnliches in Europa, die Pegelstände der letzten Jahre jedoch schon. „Jahrhundertfluten“ mit teils katastrophale Schäden wurden durch den Klimawandel zur neuen Normalität.

sich anhand des letzten Jahres veranschaulichen: Es war nämlich nicht nur das heißeste der Messgeschichte, sondern gleichzeitig eines der feuchtesten. Das ist kein Widerspruch, sondern physikalisch erklärbar: Wärmere Luft führt nicht nur zu stärkerer Verdunstung, sondern kann auch mehr Wasserdampf speichern. Mit jedem zusätzlichen Grad Lufttemperatur kann die Atmosphäre rund 7 % mehr Wasserdampf aufnehmen. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit extremer Niederschlagsereignisse (des sogenannten „Starkregens“).

Das ist eine Entwicklung, die nicht „am anderen Ende der Welt“, sondern gerade auch in Österreich stattfindet. Der „Klimastatusbericht“, der jährlich im Auftrag des Klima- und Energiefonds und der Bundesländer erstellt wird, belegt, dass das Jahr 2023 nicht nur weltweit, sondern auch hierzulande das wärmste Jahr der Messgeschichte gewesen ist. Dadurch nehmen Extremwetterereignisse in Österreich zu, neben ungewöhnlich langen Hitzewellen eben auch Starkniederschläge, die große Schäden verursachen.

Die profitgetriebene Erderhitzung bewirkt, dass wir gerade dabei sind, das bisherige Erdzeitalter des Holozäns zu verlassen.

Im Jahr 2023 wurde in einem Drittel des europäischen Flussnetzes die Hochwasserschwelle aufgrund von Starkregenereignissen überschritten. Nach Angaben der Internationalen Katastrophendatenbank waren im Jahr 2023 rund 1,6 Millionen Menschen in Europa von Überschwemmungen betroffen, vor allem durch die Hochwasser in Italien, Frankreich, Slowenien, Österreich und Griechenland. Allein das Hochwasser in Slowenien verursachte Schäden in Höhe von 16 % des nationalen Bruttoinlandsprodukt (10 Mrd Euro).

Erschreckend ist auch, dass die Destabilisierung des Klimas schneller voranschreitet als bisher angenommen. Darauf deutet unter anderem hin, dass sich die Ozeane im letzten Jahr mit einem auffallend starken Abstand zur bisherigen durchschnittlichen Entwicklung aufgeheizt haben. „Die Tatsache, dass all diese Wärme in den Ozean fließt und sich dieser in mancher Hinsicht sogar schneller erwärmt, als wir prognostiziert haben, gibt Anlass zu großer Sorge“, sagt Prof. Mike Meredith vom British Antarctic Survey dazu.

Drohende Kippunkte

Ein weiteres Moment für eine entschlossene Klimapolitik, mit der die Destabilisierung des Klimas noch begrenzt werden kann, ist die neuere

Forschung zu Kippunkten. Letztes Jahr zeigten Forscher:innen auf, dass die atlantische Umwälzbewegung, zu der auch der Golfstrom gehört, bei den prognostizierten künftigen Treibhausgasemissionen schon in diesem Jahrhundert, möglicherweise sogar schon rund um 2050 zusammenbrechen könnte. Grund dafür ist vor allem der erhöhte Zufluss von Süßwasser durch die raschere Eisschmelze und vermehrte Niederschläge.

Die Auswirkungen wären drastisch, wie neuere Forschungsergebnisse zeigen: Der Golfstrom fungiert als Wärmepumpe Europas. Ein abrupter Zusammenbruch, wie ihn die Studien prognostizieren, könnte Europa deutlich abkühlen und die Temperaturen um 5 bis 10 °C sinken lassen. Dies wäre ein Ereignis, das die Extremwetterlagen weiter verschärft und keinesfalls als eine glückliche Abmilderung der Erhitzung für Europa interpretiert werden darf. Gleichzeitig würde sich die südliche Hemisphäre weiter erhitzen, der Meeresspiegel würden in einigen Regionen um bis zu einen Meter steigen und die globalen Niederschlagsmuster werden sich verändern. Dass dadurch auch der Zusammenbruch des Amazonas-Regenwaldes beschleunigt werden würde, verdeutlicht, wie sich Kippunkte gegenseitig verstärken und so zur weiteren Destabilisierung des Klimas beitragen könnten.

Die Folgen

Je extremer das Klima wird, desto gravierender sind die Folgen für Leben, Gesundheit und Wirtschaft. Die hitzebedingte Sterblichkeit ist in den letzten 20 Jahren um rund 30 % gestiegen. Trotz verstärkter Aktionspläne zum Gesundheitsschutz vor Hitze kam es im besonders heißen Sommer 2022 in Europa zu mehr als 60.000 vorzeitigen Todesfällen. Schon heute belaufen sich weltweit die jährlichen Schäden durch die Klimaerhitzung auf 143 Milliarden US-Dollar.

Laut der Fachzeitschrift Nature wird das globale Einkommen bis 2050 um rund 20 % sinken, weil das Klima instabiler wird. Ernüchternd ist, dass bei der Berechnung nur jene Folgen (Schäden durch Extremwetterereignisse und Rückgang der Arbeits- und Landwirtschaftsproduktivität) herangezogen wurden, die bereits heute unvermeidbar sind.

In ihrer strategischen Vorausschau (Strategic Foresight) nimmt die Europäischen Kommission an, dass „40 % der Agrareinfuhren der EU bis ▶

Kurzgefasst

Die Menschheit hat mit ihrer, auf der Verbrennung fossiler Rohstoffe basierenden, Wirtschaftsweise das Erdklima erhitzt. Die Folgen werden immer spürbarer und extremer. Neben Hitzewellen zeigt sich die Erwärmung der Atmosphäre auch in Flutkatastrophen und Starkregenereignissen. Die enormen Folgekosten sind ungerecht verteilt. Deshalb brauchen wir jetzt einen sozialen und ökologischen Umbau, der nur mit Planung gelingen kann.



Auf **143 Milliarden US-Dollar**

(143.000.000.000 \$)
betragen sich die jährlich durch die
Klimaerhitzung verursachten Schäden.

2050 äußerst anfällig für Dürren sein könnten“. Die Europäische Zentralbank (EZB) geht davon aus, dass die Inflation aufgrund von extremwetterbedingten Ernteaufschlägen bis 2035 um rund 1,2 % ansteigen wird. Schon die Extremwetter im Jahr 2022 verursachten laut EZB einen Anstieg der Lebensmittelinflation von mehr als 0,5 %. Diese Daten scheinen dem kanadischen Ökonomen Peter A. Victor Recht zu geben, der bereits im Jahr 2008 argumentierte, dass angesichts der Klimaerhitzung sich die Frage nach dem Wachstum der Wirtschaft zunehmend auf zwei Optionen verengt: langsamer durch Planung oder langsamer durch Katastrophen.

Ungerechte Verteilung der Kosten

Lucas Chancel, Co-Direktor des World Inequality Lab der Paris School of Economics, zeigt auf, dass diese Einkommensverluste überproportional die Arbeiter:innenklasse und die Länder des globalen Südens betreffen. Im „Climate Inequality Report 2023“ belegt er, dass die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung gezwungen wird, 75 % der klimabedingten Einkommensverluste zu tragen. Die reichsten 10 % tragen hingegen nur 3 % der Einkommensverluste. Einmal mehr zeigt sich, dass diejenigen, die am wenigsten zur Klimadestabilisierung beitragen, am stärksten davon betroffen sind.

Warum wird nicht entschlossener gehandelt? Weil immer noch fossile Produkte die höchsten Profitraten versprechen.

Gleichzeitig sind sich die globalen Eliten der Risiken einer Destabilisierung des Klimas durchaus bewusst. Dies zeigt unter anderem der „World Economic Forum Global Risks Report 2024“ für den 1500 „Global Leaders“ aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik befragt wurden. Ihre Reihung globaler Risiken nach Schweregraden ergibt, dass in den kommenden zehn Jahren Extremwetterereignisse als das größte Risiko gesehen werden. Insgesamt finden sich unter den zehn größten Risiken für die Weltwirtschaft fünf aus dem Bereich der Umweltzerstörung (Kritischer Wandel des Erdsystems, Verlust der biologischen Vielfalt und Zusammenbruch der Ökosysteme, Knappheit natürlicher Ressourcen, Luftverschmutzung).

Warum wird trotz dieses Bewusstseins nicht entschlossener gehandelt? Weil fossile Produkte immer noch die höchsten Profitraten versprechen.

Dazu David Elmes, Professor an der Warwick Business School, der zu diesem Thema forscht: „Die Renditen von Unternehmen, die erneuerbare Energien entwickeln, liegen bei etwa sechs Prozent, während Öl- und Gasprojekte derzeit Renditen von weit über zehn Prozent erzielen.“

Auch dort, wo massiv in die Dekarbonisierung investiert wird (u.a. Batteriezellenfertigung, Elektroautos) ist die Rentabilität ausschlaggebend. Dort jedoch, wo Nachhaltigkeit nur gegen den Anspruch auf Profit durchgesetzt werden kann – etwa bei der Mobilitätswende hin zu einem öffentlichen Verkehr, bei der Renaturierung oder bei der Erneuerung des Sozialstaates, um die Menschen im Umbau gut abzusichern – geht entsprechend wenig voran.

In einem Wirtschaftssystem, das auf Profit, Wachstum und deregulierten Märkten aufbaut, ist das auch nicht besonders überraschend. Märkte stellen Gesellschaft gleichsam hinter dem Rücken der Menschen her. Ob die Produkte Bedürfnisse nachhaltig befriedigen, Wohlstand für alle ermöglichen und ob ihre Herstellung im Rahmen der verbleibenden Budgets für Treibhausgasemissionen und insgesamt innerhalb der planetaren Grenzen verbleibt, spielt dabei grundsätzlich keine Rolle. Das gilt vor allem für die fortwährende Epoche des Neoliberalismus, in der durch politische Entscheidungen die Marktlogik in nahezu alle Lebensbereiche Einzug gehalten hat.

Planung für ein gutes Leben

Vor dem Hintergrund, dass durch das extreme Klima immer greifbarer wird, wie die neoliberalisierten Märkte und die ihnen eingeschriebene „Anarchie der Produktion“ seit nunmehr drei Jahrzehnten darin versagen, die Erderhitzung unter Kontrolle zu bekommen, bildet sich in der Ökonomie zunehmend eine These heraus, die sowohl keynesianische als auch Degrowth-Ansätze beinhaltet: Nur mit einer aktiven und planenden Wirtschaftspolitik, die planetare Grenzen zum Ausgangspunkt nimmt,

lässt sich die ökologische Krise lösen und ein gutes Leben für alle ermöglichen.

Isabelle Weber, mehrfach ausgezeichnete Professorin an der University of Massachusetts Amherst, vertritt die Auffassung, dass es angesichts überlappender Krisen (u. a. der Klimakrise) notwendig ist, eine proaktiv planende Wirtschaftspolitik und eine öffentliche Katastrophenvorsorge voranzubringen. Max Krahe, Direktor des wirtschaftspoli-

tischen Instituts „Dezernat Zukunft“ in Berlin, argumentiert, dass die Nachhaltigkeitswende nur durch Planung gelingen kann. Die keynesianische Publizistin Ulrike Hermann entwirft in ihrem jüngsten Buch „Das Ende des Kapitalismus“ eine planende „Post-Wachstums-Ökonomie“, da kapitalistisches Wachstum und Klimaschutz unvereinbar seien. Matthias Schmelzer (Universität Jena) und Jason Hickel (Universität Autònoma de Barcelona) fordern eine sozial-ökologische und demokratische Planung, die auf eine Verringerung des Energie- und Ressourcenverbrauchs abzielt, um die Wirtschaft innerhalb planetarer Grenzen zu halten und dabei gleichzeitig Ungleichheit reduziert.

All diesen zum Teil sehr unterschiedlichen Ansätzen ist gemeinsam, dass sie für einen „Wandel durch Planung, nicht durch Katastrophen“ (Peter A. Victor) argumentieren. Dieser Ansatz kann im positiven Sinne als konservativ verstanden werden: Weil Märkte allein dazu nicht in der Lage sind, soll eine aktive und demokratische Wirtschaftspolitik unsere Lebensgrundlagen sichern und ein Klimachaos verhindern. Damit wird auch ein verkürzter Sicherheitsbegriff herausgefordert, der den Schutz vor ökonomischen, sozialen und ökologischen Gefahren ausblendet und regelmäßig mit der Leugnung des Klimawandels bzw. der Verhinderung von Klimapolitik einhergeht.

Vor dem Hintergrund dieser Debatten, die nicht nur in der Wissenschaft geführt werden, entstand „Eine Zukunft für die Vielen – der Plan der Arbeiterkammer Wien für den sozialen und ökologischen Umbau“ (Siehe Beitrag S.14). Dieser Umbauplan macht konkrete Vorschläge, wie der notwendige Umbau der Wirtschaft gelingen kann, wie die Klimakatastrophe verhindert werden kann und was es dabei zu gewinnen gibt.

Damit wollen wir einen Beitrag dazu leisten, die noch weitgehend abstrakte Debatte über einen sozial-ökologischen und geplanten Umbau der Wirtschaft zu konkretisieren. Indem der Plan der AK Klimapolitik als demokratische und soziale Frage begreift, fordert er die Vielen dazu auf, sich wieder stärker in ihre eigenen Angelegenheiten einzumischen. Wie wichtig diese Einmischung ist, führt uns eine Welt vor Augen, die sich gegenüber dem vorindustriellen Niveau um mehr als ein 1 Grad Celsius erhitzt hat. □

Belastung durch Hitze ist unfair verteilt

In Österreich sterben jährlich bereits mehr Menschen an den Folgen extremer Temperaturen als im Straßenverkehr.

Die Hitzewelle im Jahr 2022 forderte in Europa rund 61.000 Todesopfer. Vor allem in Städten ist die Hitzebelastung sehr hoch. Gerade hier zeigt sich, wie ungerecht die durch den Klimawandel entstandenen Lasten verteilt sind.

Forscher:innen des California Institute of Technology haben das Instrument ECOSTRESS entwickelt. Es verknüpft Satellitenmessdaten über die Oberflächentemperaturen der Straßen von Los Angeles mit dem Durchschnittseinkommen der umliegenden Wohngebiete. Die Ergebnisse sind erschreckend eindeutig. Je höher die Temperatur des Asphalt, desto ärmer die Menschen in der Umgebung.

Schattenspendende Bäume, die zusätzlich durch Wasserverdunstung kühlen, werden vornehmlich in „besseren Gegenden“ gepflanzt. Dort ist es dann im Sommer um mehr als zwei Grad Celsius kühler. Eine kürzlich im Fachjournal *nature cities* veröffentlichte Studie, an der die Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) beteiligt war, zeigt Ähnliches auch für Wien auf. Stadtbewohner:innen mit niedrigem Einkommen, Migrant:innen und Arbeitslose kommen viel weniger in den Genuss der Kühlungseffekte durch städtische Grünflächen. Das Sterberisiko während extremer Hitzewellen ist in einkommensschwächeren urbanen Umgebungen höher, so die Forscher:innen der BOKU.

Das Beispiel der heißen Städte ist ein globales Problem, das deutlich vor Augen führt, dass schon heute die Folgen der Klimaerhitzung auch ein soziales Problem sind. **FJ**

Der soziale und ökologische Umbau braucht einen Plan

Ob Hitze am Bau oder im Spital, Waldbrände und Überschwemmungen, die Klimakrise ist bei uns angekommen, sie zermürbt und macht Angst. Die Arbeiterkammer Wien zeigt mit ihrem „Plan für den sozialen und ökologischen Umbau“, dass es etwas zu gewinnen gibt: eine Zukunft für die Vielen. Von ASTRID SCHÖGGL und VERONIKA HEIMERL

Wir wissen, dass wir in Österreich aufgrund unserer geografischen Lage von der Klimakrise besonders stark betroffen sind. Dennoch wurde es jahrzehntelang verabsäumt, die richtigen Schritte zu setzen. Jetzt ist rasches Handeln notwendig. In Österreich müssen die CO₂-Emissionen bis 2030 um 48 % gegenüber dem Jahr 2005 reduziert werden.

Das beschäftigt auch die Arbeiterkammer: Die Klimakrise ist für Arbeiter:innen und Angestellten mittlerweile konstant unter den drängendsten Themen, wie Studien des IFES – Institut für empirische Sozialforschung aus dem Jahr 2022 belegen. Das Bewusstsein für den Ernst der Lage steigt. Dennoch sind viele Menschen skeptisch gegenüber raschen Veränderungen, weil sie befürchten, zu den Verlierer:innen zu gehören, während Reiche sich freikauften können oder sogar profitieren.

Seite an Seite mit den Gewerkschaften hat die Arbeiterkammer den politischen und gesetzlichen Auftrag, „die sozialen, wirtschaftlichen, beruflichen und kulturellen Interessen der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen zu vertreten und zu fördern“. Dazu gehört auch der Auftrag, die Bedrohung der Lebengrundlagen ihrer Mitglieder durch die Klima- und Umweltkrise abzuwehren und ein gutes Leben für alle durchzusetzen. Die Arbeiterkammer Wien zeigt, wie das gelingen kann: mit dem Plan für den sozialen und ökologischen Umbau.

Der Umbau betrifft viele Lebensbereiche: Wir müssen Gebäude sanieren und erneuerbare Energien

ausbauen, Industrie und Landwirtschaft auf ökologische Produktion umstellen, den öffentlichen Verkehr ausbauen, den Sozialstaat und die öffentliche Infrastruktur stärken. Dabei müssen wir auch Widerstände überwinden, denn Klimapolitik scheitert nach wie vor auch an den Blockierer:innen.

Was wir von historischen Vorbildern und aus aktuellen Fehlern lernen können

Wir wissen, dass es mit der alten, rückständig Politik nicht mehr weitergeht. Die herrschende Klimapolitik ist nicht erfolgreich, weil sie auf kleine Veränderungen im „Weiter-wie-bisher“ setzt. Dies zeigt sich an dem moralischen Zeigefinger für die arbeitenden Menschen, während zugleich Reiche mit Privatjets und Yachten die Klimakrise anheizen. An dem Versuch, Verhaltensweisen über Preise zu verändern, wodurch Reiche sich aus der Klimapolitik einfach freikauften können. An dem Versuch, Konsummuster zu verändern, ohne Alternativen bereitzustellen und sich auch um die Menschen zu kümmern, deren Arbeitsplätze davon abhängen. In Summe: Das Auslagern all dieser Entscheidungen an „die Märkte“, die nicht zu einem koordinierten Ausstieg aus unserer klimaschädlichen Produktions- und Lebensweise führen werden und stattdessen soziale Verwerfungen verursachen. Die herrschende Klimapolitik läuft damit Gefahr, auf dem Rücken der Vielen ausgetragen zu werden und wird daher zu Recht abgelehnt, wie etwa die Proteste der Gelbwesten in Frankreich gezeigt haben. Das Soziale und das Ökologische werden gegeneinander ausgespielt.



Astrid Schöggel
arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu ökologischer Ökonomie und Klima- und Umweltpolitik.

© Erwin Schuh



Veronika Heimerl
arbeitet in der Abteilung Sozialpolitik der AK Wien zu Themen an der Schnittstelle zwischen Klima und Sozialem.

© Erwin Schuh



Eines ist klar: Die Klimakrise zu bewältigen und dabei das Leben der Arbeitenden zu verbessern – das geht nur mit einem ganz großen Wurf. Vor dem Hintergrund der aktuellen Krisen und Herausforderungen lohnt sich ein Blick in die Geschichte. Wir können von erfolgreichen Beispielen der Arbeiter:innenbewegung lernen und eine Vorstellung von der Möglichkeit einer fundamentalen Veränderung der Gesellschaft gewinnen. Ein historisches Beispiel ist Franklin D. Roosevelts „New Deal“, der in einer Phase von hoher Arbeitslosigkeit, Dürre, Schwäche der Gewerkschaften und politischer Polarisierung entstand. Wir können daraus lernen, dass es sich lohnt, mit dem „Weiter-wie-bisher“ zu brechen und ein umfassendes Reformprogramm durchzusetzen.

Dass ein solcher Reformschub von oben Hoffnung machen und emanzipatorische Kämpfe von unten ermutigen konnte, lag an einigen strategischen Eckpunkten: Er adressierte den „Forgotten Man“ (and Woman) und hatte damit zum primären Ziel, Armut und Arbeitslosigkeit zurückzudrängen und die öffentliche Infrastruktur als Machtbasis der Vielen auszubauen und zu modernisieren. Die Umsetzer:innen zeigten Mut zu Konflikt und Polarisierung, arbeiteten interdisziplinär zusammen und probierten Dinge aus, um daraus zu lernen. Ein Gefühl der Ermächtigung kennzeichnete den historischen „New Deal“, so stiegen beispielsweise gewerkschaftlicher Organisationsgrad und Zahl der Arbeitskämpfe stark an. „New Deal heißt Mut zum Konflikt“, wie es der deutsche Wirtschaftswissenschaftler Steffen Lehndorff ausdrückte.

Wie es gelingen kann

Inspiziert vom Vorbild des „New Deal“ fordert die Arbeiterkammer einen sozialen und ökologischen Umbau, der nichts weniger ist als ein Bruch mit dem Bisherigen. Nur durch eine grundlegende Neuausrichtung unserer Wirtschaft können wir unsere Lebensgrundlagen und die der nachfolgenden Generationen sichern. Für die Arbeiterkammer ist klar, dass ein solcher Umbau nur gelingen kann, wenn er von den Vielen getragen wird.

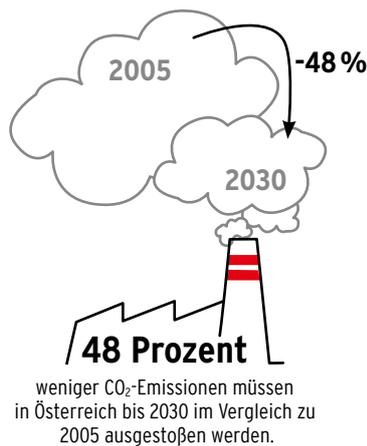
Die Interessen der Arbeiter:innen und Angestellten müssen im Zentrum des Umbaus stehen. Die Vision eines „Nach dem Umbau“ zeigt, dass es für die Vielen etwas zu gewinnen gibt.

Die Arbeiterkammer Wien zeigt, wie wir die Gefahren der Klimakrise abwehren und dabei das Leben der Arbeitenden verbessern: mit dem Plan für den sozialen und ökologischen Umbau.

Wie kann also ein Umbau gelingen, der sozial und ökologisch ist, und auf einen Weg konkret vorstellbarer Maßnahmen leitet, die in eine attraktive Zukunft führen? Das haben wir versucht in allen Politikbereichen zusammenzudenken, in denen die Arbeiterkammer die Interessen der Beschäftigten vertritt. Etwa, wie muss gute Arbeit für die Vielen aussehen, damit unsere Lebensgrundlagen nicht weiter gefährdet werden? Welches Arbeitsrecht brauchen wir in Zukunft, um unsere Arbeitswelt an die kommende Klimaerhitzung anzupassen? (Siehe S. 18) Wie muss die soziale Absicherung arbeitender Menschen angesichts sich verschärfender Krisen aussehen? Wie bauen wir konkrete Wirtschaftssektoren um und wie finanzieren wir das alles? Und welche Weichenstellungen brauchen wir auf europäischer und internationaler Ebene? ▷

Kurzgefasst

Die Klimakrise ist ernst und bedrückend. Aus historischen Vorbildern wie dem „New Deal“ können wir lernen, dass nur ein großer Wurf es ermöglicht, Krisen im Interesse der Vielen abzuwenden. Dafür müssen wir jetzt das Soziale und das Ökologische zusammenbringen. Deshalb haben über 40 Expert:innen der AK Wien den „Plan für den sozialen und ökologischen Umbau“ ausgearbeitet.



Was wir von Roosevelts „New Deal“ lernen können, ist, dass jeder große Wurf mit konkreten Maßnahmenbündeln unterfüttert werden muss. Die Soziolog:innen Emma Dowling und Lukas Stani nennen das „anknüpfen und verknüpfen“. Um aus dem Gefühl der Lähmung auszubrechen, müssen wir an den unmittelbaren Arbeits- und Lebensrealitäten anknüpfen und sie mit großen gesellschaftlichen Fragen verknüpfen. So ist zum Beispiel die Forderung nach einer spürbaren Reduktion der Arbeitszeit, die wir im Umbauplan aufstellen, eine unmittelbare Antwort auf die steigende Belastung, die Menschen in ihrem Alltag wahrnehmen. Sie lässt sich aber auch mit einer größeren Vision einer gerechteren und nachhaltigen Zukunft verknüpfen, in der wir gesünder sind und mehr Zeit für Familie, Freund:innen oder uns selbst haben und in der unbezahlte Arbeit gerechter verteilt ist. Eine Verkürzung und Neuverteilung der Arbeitszeit ist darüber hinaus ein wichtiger Schritt, um die Wirtschaft von einer Wachstumslogik loszulösen, die einen immer größeren Ressourcenverbrauch bedingt und die Klimakrise befeuert, und um ein neues Wohlstandsmodell zu entwickeln, so dass wir nicht mehr hauptsächlich für Profite arbeiten, sondern für die Gesellschaft.

Der Plan der AK für einen sozialen und ökologischen Umbau

Vom Heizungstausch bis zu Mobilitätsgarantien, von der AMS-Vermittlung bis zur Mitbestimmung bei Produktionsumstellungen, von notwendigen Anpassungen im Arbeitnehmer:innen-Schutz bis zur Aufwertung der Sorgearbeit, von Agrarförderungen bis zum Ökostrom-Ausbau, von Artenschutz und Entsiegelung bis zur Technologiepolitik – all das und noch viel mehr haben über 40 AK-Wien-Expert:innen zusammengetragen und darüber eine breit angelegte Diskussion zwischen Arbeiterkammern, Gewerkschaften und gewählten Vertreter:innen der Beschäftigten geführt.

Der Plan für den sozialen und ökologischen Umbau

Durch das Anknüpfen an individuelle Erfahrungen der Beschäftigten und das Verknüpfen mit gesellschaftlichen, ökonomischen und politischen Strukturen bieten wir eine umfassende soziale und ökologische Antwort auf die Klimakrise. Der Plan zeichnet das Bild eines Umbaus, der auf drei Säulen basiert:

1. Gerechtigkeit:

Verantwortung und Kosten besser verteilen

Verantwortung und Kosten müssen besser verteilt werden! Ungleich verteilt sind aktuell sowohl die Verantwortung für die Klimakrise, das Leiden unter ihren Folgen, als auch die Möglichkeit Klimapolitik überhaupt beeinflussen zu können. Diese dreifache Ungleichheit muss durch Verteilungspolitik sowie ausreichend öffentliche und private Investitionen behoben werden.

2. Dekarbonisierung:

Planend und demokratisch

Kann nur planend und demokratisch gestaltet werden! Der Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschafts- und Produktionsweise muss für alle gut bewältigbar sein. Dafür brauchen wir eine aktive Wirtschaftspolitik mit einer Gesamtstrategie und einer Demokratie auf allen Ebenen, die nicht vor dem Werkstor Halt macht. Wir müssen deshalb die betriebliche Mitbestimmung stärken und ausweiten. Die öffentliche Daseinsvorsorge sorgt für eine leistbare und qualitätsvolle Grundversorgung für alle. Wir müssen sie stärken und die schädlichen Privatisierungen und Liberalisierungen der Vergangenheit zurücknehmen.

3. Begleitende Politik:

Niemanden zurücklassen

Niemand darf zurücklassen werden! Der Umbau muss in einer Vielzahl von Politikfeldern begleitet werden, von der Verwaltung über die Bildung bis hin zum Gesundheitswesen und der Pflege, um sicherzustellen, dass niemand zurückgelassen wird. Das betrifft insbesondere die Anpassung an die nicht mehr vermeidbare Folgen des Klimawandels.

Das Ergebnis ist der „Plan für den sozialen und ökologischen Umbau“ der AK Wien. Dabei erheben wir nicht den Anspruch, fertige Antworten auf alle auftauchenden Fragen zu haben. Jeder Schritt in die richtige Richtung und im Interesse der Vielen wird neues Wissen und neue Erfahrungen bringen und es damit möglich machen, ein neues Stück des Weges in den Blick zu nehmen. Der Plan ist somit nicht das Ende, sondern der Anfang einer Auseinandersetzung. □

Nachlesen

Weitere Informationen zum Umbauplan finden sich auf wien.arbeiterkammer.at/umbauplan

„Es gibt nur noch Extreme – nicht nur beim Wetter, sondern auch in unserer Gesellschaft“

Christa Kummer ist eine der bekanntesten Wissenschaftskommunikator:innen Österreichs. Die Wirtschaft und Umwelt fragt sie nach der aktuellen Wetterlage im Kampf gegen den Klimawandel.



Den Blick oft zum Himmel gerichtet, präsentiert die promovierte Geowissenschaftlerin Christa Kummer seit 1995 das Wetter im ORF.

30 Grad Celsius Anfang und Mitte April, hat der Klimawandel jetzt für alle spürbar Österreich erreicht?

So würde ich das jetzt nicht formulieren, der Klimawandel kann kein Land erreichen, sondern ist ein globales Phänomen. Was wir in Österreich allerdings intensiver spüren, ist die Tatsache, dass Extremwetterereignisse und deren Auswirkungen immer drastischer werden. Hier sehe ich vorrangig die große Problematik in der immer intensiver vorangetriebenen künstlich regulierten Landnutzung. Wenn wir Österreicher Europameister im Bodenverbrauch sind, dürfen wir uns auch nicht wundern, wenn uns bei Starkregenereignissen das Wasser bis zum Hals steht. Hinzu kommt, dass sich der Alpenraum – aufgrund seiner Kontinentalität viel rascher erwärmt, als unsere Erde im globalen Mittel.

Als Sie sich zu einem Studium u. a. der Klimatologie entschieden haben, ahnten Sie schon wie gesellschaftlich relevant dieses Fach sehr bald werden würde?

Ich bin Geowissenschaftlerin mit dem Schwerpunkt Hydrogeologie und Klimatologie und gerade bei diesem Studium ist die permanente Veränderung unserer Erde ein Thema. Veränderungen die über Jahrtausende unsere Erde geprägt haben. Was derzeit passiert ist unvergleichlich in der Geschichte unseres Planeten, da noch niemals so viele Menschen diesen Erdball bewohnt haben. Wir haben einen Prozess angekurbelt, der noch nie erdgeschichtlich so prägend war. Nein, ich ahnte nicht, wie gesellschaftlich relevant dieses Thema einmal sein würde. Das erschreckt mich und macht mich traurig zugleich.

Der Klimawandel ist komplex. Durch den Zusammenbruch der atlantischen Umwälzbewegung könnte es in Österreich sogar kälter werden. Was entgegnen Sie dem Vorwurf, die Wissenschaft könne keine klaren Prognosen machen?

Ich sehe hier ein großes Problem in der Kommunikation. Die Medien leben davon, Schlagzeilen zu produzieren. Die Wissenschaft lebt von Forschung und Erkenntnissen, die die Summe komplexer Zusammenhänge darstellen. Man muss das sehr facettenreiche Zusammenspiel der sogenannten Geofaktoren – wie z. B. Wasser, Eis, Erde, Luft – und des anthropogenen Einflusses in einem großen Kontext sehen. In vielen Fällen ist für mich eine Klimaschlagzeile um jeden Preis eher kontraproduktiv und wie wir leider immer öfter beobachten,

hetzen wir damit die Menschen gegeneinander auf. Es gibt nur noch Extreme – nicht nur beim Wetter, sondern auch in unserer Gesellschaft. Es gibt derzeit leider sehr viel Meinung und sehr wenig Fachwissen und damit hat die Wissenschaft zu kämpfen. Um auf die Frage zurückzukommen, kann die Wissenschaft keine klaren Prognosen machen? Es ist wichtig anzumerken, dass Klimaprognosen mit Unsicherheiten behaftet sind, da sie von vielen Variablen abhängen, die schwer vorherzusagen sind. Dennoch bieten sie wertvolle Einblicke in mögliche Zukunftsszenarien und dienen als Grundlage für politische Entscheidungen.

Bei allem Pessimismus, die Verminderung des CO₂-Austoßes oder eine weniger extensive Landnutzung sind technisch möglich. Könnte die Erfahrung von Extremwetterereignissen sogar eine positive Kraft zum Wandel sein?

Absolut, das ist eine interessante Perspektive! Extremwetterereignisse können oft als Weckruf dienen und Menschen dazu bringen, die Dringlichkeit des Problems zu erkennen. Man hat es ja in den letzten Jahren gemerkt, dass der Mensch sich verändern kann – mit den gestiegenen Energiepreisen, konnte plötzlich jeder Haushalt sparsamer mit Energie umgehen, weil es teuer war. In diesem Sinne können Extremwetterereignisse tatsächlich eine positive Kraft sein, indem sie das Bewusstsein schärfen und den Wandel vorantreiben. **FJ**

Mehr zum Thema?

Lesen Sie das ganze Interview in der Online-Ausgabe der Wirtschaft & Umwelt ak-umwelt.at/

Warum wir Arbeitnehmer:innen vor Extremwetter schützen müssen

Arbeitnehmer:innen spüren bereits heute die gravierenden Folgen des Klimawandels in sämtlichen Wirtschaftszweigen. Das Arbeitsrecht ist darauf nicht eingestellt und muss dringend klimafit gemacht werden.

Von PHILIPP BROKES und SYBILLE PIRKLBAUER

Kurzgefasst

Das Wetter wird extremer und damit auch die Arbeitsbedingungen. Das Arbeitsrecht in Österreich ist auf Krisensituationen nicht vorbereitet, hier muss dringend nachgerüstet werden. Die Sozialpartner haben die Expertise und wissen, wo die Probleme bei Extremwetter für die Arbeitenden und Beschäftigten liegen. Mit Hilfe der Erfahrungen aus der Corona-Pandemie könnte umgehend ein klimafittes und krisenfestes Arbeitsrecht umgesetzt werden. Die Politik muss nur wollen.

Die hohen Temperaturen infolge des Klimawandels verschärfen extreme Wetterereignisse: Stürme, Überschwemmungen und Trockenperioden werden häufiger. Das Arbeitsrecht bietet den Beschäftigten aber keinen ausreichenden Schutz in solchen Krisen. Viele dieser Herausforderungen haben sich bereits in der Corona-Pandemie gestellt. Diese Erfahrungen gilt es zu nutzen.

Folgen des Klimawandels am Arbeitsplatz massiv spürbar

Beim Klima purzeln die Negativrekorde: Auf den wärmsten Winter der Messgeschichte folgte der wärmste März, gefolgt von Hitzerekorden im April. Dann der späte Wintereinbruch. Das Wetter wird immer heißer und unberechenbarer. Seit bald 40 Jahren gibt es keinen Sommer mehr, den man 1980 noch als kalt bezeichnet hätte. Von den zehn wärmsten Sommern der 256-jährigen Messgeschichte in Österreich fallen sieben (!) in die vergangenen 20 Jahre. Die hohen Temperaturen sorgen neben Hitzewellen und Dürreperioden auch immer häufiger für extremes Wetter in Form von Stürmen, Hochwasser und Hagel.

Das hat auch Auswirkungen am Arbeitsplatz. Pralle Sonne und tropische Temperaturen auf der Baustelle, 40 Grad Celsius in der Krankkabine oder Schwitzen im Büro: Die Temperaturen haben schon jetzt immer öfter tödliche Folgen. 2022 gab es in Europa nach konservativen Schätzungen ca. 15.000 Hitzetote, mehrere hundert davon in Österreich. Aber auch Sturm und Hagel sind Gefahren auf dem Weg zur Arbeit und am Arbeitsplatz selbst. Das wirft zahlreiche Fragen auf: Wann darf ich meinen Arbeitsplatz verlassen? Kann ich heimfahren, um meine Kinder rechtzeitig vor dem Unwetter abzuholen oder mein Hab und Gut vor Unwetterschäden zu schützen? Was ist, wenn ich während der Arbeitszeit im Katastrophenschutz mithelfe? Diese Beispiele zeigen, dass an einem Arbeitsrecht, das sämtliche Folgen des Klimawandels abbildet und den Betroffenen die notwendige Rechtssicherheit gibt, kein Weg vorbeiführt.

Das Arbeitsrecht wurde für den Regelbetrieb gemacht, in dem Krisenereignisse die absolute Ausnahme darstellten, und stammt aus einer Zeit, in der die Auswirkungen der Klimakrise noch nicht spürbar waren.



Hitze und Trockenheit führen auch in Österreich zu Waldbränden. Die Brände sind zwar im internationalen Vergleich noch relativ klein (der aktuell größte der letzten Jahre war im März 2022 bei Allentsteig in Niederösterreich mit 400 Hektar), es ist aber zu erwarten, dass sie aufgrund des Klimawandels flächengrößer und intensiver werden.



Sybille Pirklbauer
ist Leiterin der Abteilung Sozialpolitik der AK Wien und befasst sich mit den sozialen Folgen des Klimawandels.

© Lisi Specht

Die Corona-Pandemie hat es gezeigt: Das Arbeitsrecht ist nicht krisenfest und damit auch nicht klimafit. Es wurde auf der Basis eines Regelbetriebs konzipiert, in dem Krisenereignisse die absolute Ausnahme darstellten, und es stammt aus einer Zeit, in der die Auswirkungen der Klimakrise noch nicht spürbar waren. Wir brauchen daher dringend Anpassungen. Denn inzwischen ändert sich das Klima schneller als das österreichische Recht zum Schutz der Arbeitnehmer:innen.

Hitze, Unwetter, Blackout – wer muss trotzdem arbeiten?

Der Klimawandel bringt neben Hitze auch Hochwasser und Waldbrände. So standen 2021 in Hallein (Salzburg) 300 Häuser unter Wasser, im niederösterreichischen Hirschwang wütete aufgrund von Dürre im selben Jahr bis dahin größte Waldbrand in der Geschichte Österreichs. Solche Extremwetter haben auch Folgen für knapp vier Millionen Arbeitnehmer:innen in Österreich. Doch wer in diesen Fällen tatsächlich arbeiten muss, entscheidet sich noch immer im Einzelfall. Einige Beispiele für inzwischen gängige Anfragen



Philipp Brokes
ist stv. Leiter der Abteilung Sozialpolitik der AK Wien und Experte für Arbeitsrecht.

© Christopher Glanzl

Der Arbeitsminister könnte im Alleingang per Verordnung dafür sorgen, dass Arbeitnehmer:innen vor Hitze am Arbeitsplatz geschützt werden.

in der arbeitsrechtlichen Beratung: Was tun, wenn durch ein Unwetter der Weg zum Arbeitsplatz versperrt ist? Was tun, wenn der Kindergarten wegen Unwetter geschlossen ist? Mangels eindeutiger Regelungen fallen diese mittlerweile im Jahresrhythmus wiederkehrenden Rechtsfragen unter das nur sehr vage formulierte „Dienstverhinderungsrecht“. Dieses erlaubt ein berechtigtes Fernbleiben von der Arbeit aus „wichtigen Gründen“. Wie unbefriedigend diese auf den Einzelfall bezogene Rechtslage für die mittlerweile zu einem Massenphänomen gewordenen Probleme ist, braucht an dieser Stelle nicht näher erläutert zu werden.

Erfahrungen aus der Corona-Pandemie für neue Antworten nutzen

Große Unsicherheit besteht auch, wenn sich Beschäftigte im Katastrophenfall für andere engagieren. Wenn ein:e Arbeitnehmer:in ausnahms- ▶

weise als Helfer:in bei der freiwilligen Feuerwehr im Zuge von Aufräumarbeiten nach Unwettern mitarbeitet, ist der Anspruch auf Fortzahlung des Entgelts nur für diesen speziellen Fall klar: Der/die Beschäftigte ist Mitglied der im Einsatz befindlichen Freiwilligen Feuerwehr, der Einsatz dauert mindestens durchgehend acht Stunden und an den Aufräumarbeiten sind mehr als 100 Personen beteiligt. Diese Voraussetzungen müssen natürlich alle gleichzeitig vorliegen, sonst gibt es keinen Lohn.

Die Sozialpartner können die nötige Expertise einbringen, weil sie wissen, welche Probleme in der Praxis durch den Klimawandel auftreten.

Viele dieser Fragen – insbesondere die Frage, was nun eine Dienstverhinderung ist, bei der ich weiter Lohn oder Gehalt bekomme – haben sich auch bei der Corona-Pandemie gestellt. Im Eiltempo konnten damals für viele der Fragestellungen klare Antworten in Gesetzes- oder Verordnungstexte gegossen werden. Die Beratungserfahrung der Sozialpartner, die im täglichen Kontakt mit ihren Mitgliedern stehen und so stets den Einblick haben, wo in der arbeitsrechtlichen Praxis der Schuh drückt, hat bei der Lösungsfindung eine wesentliche Rolle gespielt. Diese Erfahrungen gilt es nun auch für die noch gravierenderen Folgen des Klimawandels zu nutzen und Antworten darauf zu entwickeln.

Im Vordergrund muss dabei die Rechtssicherheit für alle Beteiligten stehen. Wenn ein bestimmtes Ereignis eintritt, müssen alle Betroffenen wissen, welche Ansprüche sie haben und unter welchen Voraussetzungen genau sie diese geltend machen können. Andernfalls könnte jeder Schadensfall langwierige juristische Verfahren nach sich ziehen, was angesichts der zunehmenden Häufung von Extremwetterereignissen wirtschaftlich und gesellschaftlich höchst destruktiv wäre und zudem auch nicht im Interesse der Betriebe sein kann, streben doch auch diese in Krisenzeiten nach größtmöglicher Schadensminimierung.

Der Weg zu einem klimafitten Arbeitsrecht

So sperrig die rechtliche Seite der Medaille auch wirken mag: Der Weg zu einem klimafitten Arbeitsrecht ist in manchen Bereichen weitaus kürzer, als er scheint. Das gilt jedenfalls für das Thema Hitze. Das zuständige Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft kann dabei nämlich auf die Expertise der Sozialpartner zurückgreifen, die vor dem Hintergrund ihrer Beratungserfahrungen über umfassende Kenntnis der anpassungsbedürftigen Regelungen verfügen. Hinzu kommt: Bei COVID-19 war das Ausmaß der Krise nicht absehbar, heute wissen wir aus Tausenden von wissenschaftlichen Analysen, was im Hinblick auf den Klimawandel auf uns zukommt.

Im Alleingang und ohne ein langwieriges Gesetzgebungsverfahren einleiten zu müssen, könnte der zuständige Minister in einem ersten Schritt die veraltete Arbeitsstätten-Verordnung novellieren. Diese müsste ab 25 Grad Celsius in Innenräumen Schutzmaßnahmen als zwingend vorsehen, um die Gesundheit der Arbeitnehmer:innen besser gegen die Auswirkungen von Hitze zu schützen. Das können beispielsweise Lüftungsmaßnahmen, Dämmungen oder Kühlanlagen sein. Reichen die getroffenen baulichen, organisatorischen und technischen Maßnahmen nicht aus, um die Hitzebelastung entsprechend zu senken, sollte der Maßnahmenkatalog Ersatzarbeitsplätze oder zusätzliche bezahlte Pausenregelungen vorsehen.

Einen entsprechenden Schutzkatalog benötigen auch alle Tätigkeiten, die an auswärtigen Arbeitsstellen erbracht werden (sog. „Outdoor-Arbeitsplätze“). Was der breiten Öffentlichkeit nämlich weitestgehend unbekannt ist: Diese Arbeitsstellen sind explizit vom Geltungsbereich der Arbeitsstättenverordnung ausgenommen. Personen, die beispielsweise an mobilen Arbeitsstellen oder in Gartenanlagen tätig sind, können sich gar nicht auf die Schutzbestimmungen der Arbeitsstättenverordnung berufen.

Was beschönigend als „Siesta“ beworben wird, ist in Wahrheit eine unbezahlte Pause, die den Arbeitstag zerstückelt, damit verlängert und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie massiv erschwert. Das ist keine Lösung für Hitzetage.



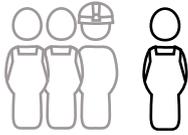
Tip

In der AK Wien häufen sich Anfragen zu Hitze, Unwetter oder Blackout. Deshalb hat die AK die wichtigsten Fragen der Beschäftigten in einer Broschüre zusammengefasst und beantwortet.

Download:

[Arbeiten im Klimawandel](#)





Nur jeder vierten Arbeitskraft

auf österreichischen Baustellen
wurde im Jahr 2022 hitzefrei gewährt.

Rechtsanspruch auf Hitzefrei

In letzter Konsequenz müsste ein modernes Arbeitsrecht dort, wo keine kühlere Alternative angeboten wird, einen Rechtsanspruch auf Hitzefrei für alle Betroffenen vorsehen. In der österreichischen Rechtslage gibt es dazu nur eine Regelung für den Baubereich. Sie gilt grundsätzlich ab 32,5 Grad Celsius im Schatten, hat aber einen wesentlichen Haken: Rechtsanspruch darauf gibt es für betroffene Arbeitnehmer:innen keinen. Ob Hitzefrei gewährt wird, entscheidet weiterhin allein der Arbeitgeber:innen, meist nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Dabei wäre das Prozedere sehr einfach und die Kosten werden den Firmen sogar von der Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse refundiert.

Leider nutzen immer noch zu wenige Betriebe diese Regelung und gefährden damit ihre Beschäftigten. Im ganzen Jahr 2022 gab es insgesamt für 38.842 Beschäftigte in 1.351 Betrieben an 24 Tagen hitzefrei – das heißt, nur jede:r vierte Bauarbeiter:in durfte bei großer Hitze die Arbeit niederlegen.

Bei der Gestaltung der Arbeitszeit ist zudem eine neue, gesunde Vollzeit der wichtigste Ansatzpunkt, um auch die Belastungen durch Hitze am Arbeitsplatz gering zu halten. Keine Lösung sind hingegen geteilte Dienste mit langen Pausen und ein deutlich verlängerter Arbeitstag, wie sie unter dem beschönigenden Titel „Siesta“ diskutiert werden. Sie erschweren die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und sind keinesfalls ein probates Mittel, um klimabedingte Belastungen in der Arbeitswelt spürbar zu reduzieren. □

Die Forderungen der AK

Einstieg in den Umbau

Im „Plan für den sozialen und ökologischen Umbau“ stellt die Arbeiterkammer fest: Nur mit einer grundlegenden Neuausrichtung der Wirtschaft können wir die Klimakrise abwenden und dabei gleichzeitig das Leben der Arbeitenden verbessern. Einige Maßnahmen, die sofort umgesetzt werden können:

Kurzarbeit für den Umbau

Viele Unternehmen müssen sich auf ein klimaneutrales Geschäftsmodell umstellen. Sattelt beispielsweise ein Autohersteller auf Züge um, geht das nicht über Nacht. Um die Umbauzeit wirtschaftlich gut zu überbrücken, sollte er Unterstützung durch eine neue Form der Kurzarbeit erhalten. Wie bei der Corona-Kurzarbeit übernimmt das AMS vorübergehend einen Teil der Lohnkosten. Die Kurzarbeit wäre auch eine Vorbereitung auf die gesetzliche Arbeitszeitverkürzung.

Weiterbildungsfonds gründen

Arbeitnehmer:innen, die sich für umbau-relevante Berufe weiterqualifizieren möchten, sollten dafür 500 Euro pro Jahr erhalten. Das Geld könnte aus einem neuen Fonds kommen, in den Unternehmen 0,2 % der Jahres-Brutto-Lohnsumme einzahlen (insgesamt rund 220 Millionen Euro).

Bodenstrategie für Entsiegelung und leistbares Wohnen

Die Städte und Gemeinden müssen klare Ziele für kleinräumige Entsiegelungen erhalten. Wertvolles Bauland sollte mit Befristungen, Preisobergrenzen und Vorkaufsrechten für Gemeinden vor Spekulation geschützt werden. Eine wirksame, bundesweite Leerstandsabgabe erhöht das Wohnangebot ohne Neubauten.

Recht auf gute und nachhaltige Mobilität für alle

Alltagswege müssen auch ohne Pkw möglich sein. Dazu würden die Reaktivierung und Elektrifizierung der Regionalbahnen, ein engmaschiges Busnetz, Sammeltaxis, regionale Sharing-Modelle sowie attraktive Geh- und Radwege beitragen.

Agrarförderungen neu ausrichten

Gesundheits- und umweltschädliche Förderungen müssen gestrichen werden. Subventionen sind an Umweltauflagen, Biodiversitäts- und Klimaziele gebunden. Dazu gehören auch tierfreundliche Stallsysteme, Obergrenzen für die Anzahl der Weidetiere auf einer Fläche oder Futtermittel aus regionaler Produktion statt aus klimaschädlichem Import-Soja. Eine Umverteilung der Fördergelder von Groß- auf Kleinbetriebe sorgt für mehr Gerechtigkeit.

Menschen wirklich absichern

Der soziale und ökologische Umbau bringt große Veränderungen mit sich. Um alle Betroffenen vor Armut zu schützen, muss das Arbeitslosengeld auf 70 % des letzten Einkommens erhöht werden, die Ausgleichszulage („Mindestpension“) zumindest auf die Armutsschwelle von 1.400 Euro. Auch die Sozialhilfe bzw. Mindestsicherung muss grundlegend reformiert werden.

Tesla in Grünheide: Kampf um Anerkennung und Tarifvertrag

In Teslas technisch moderner Autofabrik bei Berlin herrschen mittelalterliche Arbeitsbeziehungen. Der Konkurrenzkampf wird angeheizt, der Verbrauch von Boden und Wasser ist für die Region unverträglich. Bürger:innen leisten Widerstand, die IG Metall steckt im Dilemma. Von STEPHAN KRULL



Stephan Krull
war ehemals Betriebsrat
bei VW in Wolfsburg
und koordiniert den
Gesprächskreis der
Rosa-Luxemburg-Stiftung
Zukunft Auto Umwelt
Mobilität (ZAUM).

© privat

Tesla kann seine Versprechen nicht halten, ist selbst in die Krise gerutscht und stößt auf Widerstände. Die Gewerkschaft bemüht sich um Schadensbegrenzung, kann aber dem Dilemma nicht entkommen: Einerseits sind Mitglieder der Gewerkschaft bei Tesla beschäftigt, deren Arbeitsbedingungen verbessert gehören. Andererseits üben die Überkapazitäten und die Ankündigung hoher Produktivität starken Druck auf die Bedingungen in den anderen Betrieben aus.

Billiger statt besser

„Schneller, besser und billiger“ – so tönte Musk bei der Eröffnung der „Gigafactory“ in Grünheide. Eine Million Autos pro Jahr, jedes in nur zehn Stunden gebaut – lautete die großspurige Ankündigung. Heute arbeiten in Grünheide etwas mehr als 12.000 Personen und im Jahr 2023 wurden rund 200.000 Autos gebaut. Zum Vergleich: Bei VW in Wolfsburg arbeiten etwa 23.000 Personen in der Produktion und es wurden 490.000 Autos gebaut. Das sind 21 Fahrzeuge pro Person und Jahr, in Grünheide sind es lediglich 16 Fahrzeuge. Besser oder wirtschaftlicher ist bei Tesla nichts, nur billiger. Strikt untersagt Musk seinen Managern Verhandlungen mit der Gewerkschaft, um Tarifverträge abzuschließen. Seit dem 27. Oktober 2023 streiken die Mitglieder der schwedischen IF Metall in den dortigen Servicestellen und Werkstätten von Tesla. Die Arbeiter:innen brauchen einen Tarifvertrag, um angemessene Entgelte, Renten und Versicherungen zu be-

kommen. Um den Streik zu brechen, setzt Tesla sogar ausländische Streikbrecher:innen ein. Einen größeren Widerhall findet der andauernde Streik in der europäischen Öffentlichkeit leider nicht.

In Grünheide wurde bisher noch nicht einmal die Hälfte der Absatzziele erreicht. Die Presse spricht von einem Schock für die Autoindustrie: „Der erfolgreichste Hersteller von Elektroautos“ entlässt mehr als zehn Prozent der Belegschaft, so die deutsche Tageszeitung Handelsblatt. Weil die Verkäufe zuletzt deutlich schlechter liefen als erwartet, verlieren Tausende ihren Job – auch in Deutschland.

Ein Etappensieg für die IG Metall

Im April 2024 konnte die IG Metall bei Tesla erstmals mit einer gewerkschaftlichen Liste zur Betriebsratswahl antreten und wurde aus dem Stand mit fast 40 Prozent stärkste Liste. Außerdem wurden 16 der 39 Betriebsratsmandate gewonnen. Da die anderen Listen unternehmensnah sind und gegen die IG Metall „koalieren“, reicht das jedoch nicht, um den Betriebsratsvorsitz zu stellen. Im Vorfeld hatte die IG Metall eine Informations- und Organizing-Kampagne gestartet und viele Gespräche vor dem Werkstor geführt, vor allem um die Arbeitsbedingungen und die Unfallhäufigkeit zu kritisieren. Wie schwierig die Ausgangslage war, berichtet ein Kollege aus der Unterstützungsgruppe: „Elon Musk und das Management haben einen unglaublichen Druck auf Beschäftigte und am allermeisten auf IG Metall-Aktive ausgeübt. Es gehört viel Mut dazu, in diesem Klima dennoch mit der Gewerkschaft Arbeitnehmerrechte einzufor-

Elon Musk und das Management haben einen unglaublichen Druck auf die Beschäftigten ausgeübt. Es gehört viel Mut dazu, in diesem Klima dennoch Arbeitnehmerrechte einzufordern.

Das Tesla-Werk in Grünheide bei Berlin soll erweitert und deshalb Bäume gerodet werden. Aktivist:innen haben den Wald besetzt und ein Protestcamp errichtet.



© Stephan Krull

dern. Kaum jemand, der weiß, wie brachial die Unternehmensleitung versucht hat, die IG Metall ins Abseits zu drängen, hätten dieses Ergebnis erwartet. Unsere Kolleginnen und Kollegen bei Tesla lassen sich nicht unterkriegen.“ Wenige Tage vor der Betriebsratswahl brannte ein Strommast in der Region, wovon auch das Werk in Grünheide betroffen war. Elon Musk nutzte die Gelegenheit und reiste nach Grünheide, sprach unter dem Jubel seiner Claqueure, warnte vor Tarifverträgen und vor einer „externen Instanz, deren Interessen vielleicht nicht mit denen von Tesla übereinstimmen“.

Mitbestimmung statt autoritärem Gehabe

Der Rundfunk Berlin Brandenburg (RBB) berichtet über eine Schweigeverpflichtung (Non Disclosure Agreement, NDA), die die Arbeiter:innen unterschreiben müssen. Der Arbeitsvertrag definiert, was die Mitarbeiter:innen zu tun haben, wenn Gerichte oder die Polizei sie zur Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen verpflichten. Angestellte müssen dies „soweit rechtlich zulässig“ sofort mitteilen, damit das Unternehmen „rechtliche Maßnahmen zur Unterbindung der Offenlegung einleiten kann“. Weiter heißt es: „In jedem Fall muss der/die Mitarbeiter:in alle vernünftigen Schritte unternehmen, um die Offenlegung der Informationen im größtmöglichen Umfang zu verhindern oder zu beschränken.“

Charakteristisch für Elon Musk ist seine Unterstützung autoritärer und faschistischer Gruppen und Personen. Die Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschistinnen und Antifaschisten (VVN-BdA) berichtet in ihrem Magazin über die Unterstützung für die AfD und den Thüringer Nazi Bernd Höcke. (Anmerkung der Redaktion: Laut Staatsanwaltschaft Frankfurt ist die Bezeichnung „Nazi“ für den AfD-Fraktionsvorsitzenden Höcke „ein an Tatsachen anknüpfendes Werturteil“ und wird damit von der Meinungsfreiheit gedeckt.) Bereits im September 2023 hatte Musk einen Wahlauftritt für die AfD geteilt und geschrieben, er „hoffe, dass die AfD die Wahl gewinnt“.

Über die Folgen der Gewinnung von Lithium für Tesla und anderer Hersteller von E-Autos hat Nina

Schlosser kürzlich in dem Magazin Arbeit und Wirtschaft berichtet. Der Raubbau an Rohstoffen für E-Autos widerspricht den Rechten der Menschen auf Überleben und für ein gutes Leben in den Abbaugebieten Chiles und Boliviens. Die Sole-Extraktion führt zum Absinken des Grundwasserspiegels und zur Versalzung der wenigen Reserven. Der Anbau von Getreide und Gemüse, die Haltung von Lamas, Alpakas und Schafen wird damit unmöglich. In ihren Naturbeherrschungsphantasien interessiert das jedoch weder Elon Musk noch die Damen und Herren des Porsche-Piëch-Clans.

Das Ergebnis der Betriebsratswahl ist nun Ausgangspunkt für den Kampf um geregelte Schichtzeiten, für längere Arbeitstakte und angemessene Pausen am Band, gegen Lohnabzug bei Krankheit und für besseren Gesundheitsschutz, für Meinungsfreiheit statt Druck und schließlich für Mitbestimmung und einen Tarifvertrag mit höherem Entgelt, kürzerer Arbeitszeit und mehr Urlaub – wie er in anderen Autofabriken längst erkämpft wurde. Die Kolleg:innen bei Tesla lassen sich nicht unterkriegen. Die vielfältigen Vorleistungen des Staates an den US-Konzern müssen mit Mindeststandards bei Mitbestimmung und Tarifverträgen verbunden und in Anteile an der Fabrik umgewandelt werden – dann gäbe es auch bessere Voraussetzungen für eine Zukunftssicherung durch Produktkonversion hin zu weniger Ressourcenverbrauch und nachhaltigen öffentlichen Verkehrsmitteln. □

Tarifverträge und Mitbestimmung bei Tesla würden bessere Voraussetzungen schaffen für eine Produktkonversion hin zu weniger Ressourcenverbrauch und nachhaltigen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Kurzgefasst

Im Tesla-Werk Grünheide bei Berlin findet ein wichtiger Arbeitskampf statt. Die Beschäftigten wehren sich mit Hilfe der Gewerkschaft gegen eine autoritäre und ausbeuterische Konzernführung. Diesem Kampf für eine sozialere und ökologischere Zukunft wird in der Öffentlichkeit leider zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.



Tücken beim Ticketkauf

Bahnfahren ist umweltfreundlich und sollte im Kampf gegen die Klimakrise so leicht und leistbar wie nur möglich gemacht werden. Leider gibt es in Österreich beim Kauf eines Fahrscheins zahlreiche Hindernisse. Von NORMAN SCHADLER und DORIS ARTNER-SEVERIN

Kurzgefasst

Der Ticketkauf in Österreich ist ein komplexes Unterfangen. Manche Details sind auf den ersten Blick schwer zu durchschauen und können für die Reisenden ärgerliche Nachteile haben. Ein kundenfreundliches Ticketsystem sollte einfach und transparent sein.

Bahnfahrende, die weiter als ins benachbarte Ausland fahren wollen, kennen es: Grenzüberschreitende Tickets zu kaufen kann zur Wissenschaft werden. Noch schwieriger wird es, wenn nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern beispielsweise Bahn und Bus kombiniert werden müssen. Aber auch der Kauf eines Tickets im Inland stellt Reisende vor Herausforderungen, die es im Jahr 2024 schon längst nicht mehr geben sollte.

Hochkomplexes Preissystem

In Österreich leistet sich so gut wie jedes Bahnunternehmen und jeder Verkehrsverbund sein eigenes Preissystem. Noch im Jahr 2003 passten sämtliche ÖBB-Tarife auf ein Blatt Papier, weil für den gefahrenen Kilometer ein fixer Tarifkilometerpreis zu zahlen war. Heute gibt es Relationspreise, die die Kosten eines Tickets durch Angebot und Nachfrage, Zeitpunkt und Ort des Kaufs, aber auch Faktoren wie Geschwindigkeit und Reisezeit bestimmen. Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) hat aufgezeigt,

dass es weit über 280 Millionen Relationspreise bei den ÖBB gibt. Rechnet man noch die Standard-Tickets mit Vorteils-card-Ermäßigung und die Wochen- und Monatskarten, die Standard-/Wochen-/Monatstickets für Hund und Fahrrad dazu, sind es an die 380 Millionen Preise. Zahlreiche weitere Tickets, wie jene für Nachtreisezüge sind hier noch nicht mit einberechnet. Das Ergebnis ist ein für die Fahrgäste kaum mehr durchschaubares Preissystem. Die zunehmende Komplexität findet sich nicht nur bei den ÖBB.

Das Klimaticket hat zu einer spürbaren Vereinfachung des komplexen Preissystems geführt.



380 Millionen

verschiedene Preise für Fahrkarten gibt es heute bei den ÖBB.

Zahlreiche Stolpersteine

Einige weitere Tücken beim Ticketkauf

PDF-Tickets Bei den ÖBB kann ein PDF-Online-Ticket nicht mehr storniert werden. Besonders ärgerlich für Reisende, die bewusst teurere Tarife buchen, um bei einer Änderung der Reisepläne das Ticket noch stornieren zu können.

Ticketkauf im Zug nicht per App

Im ÖBB-Regionalverkehr ist der Ticketkauf im Zug nicht möglich. Ausnahmsweise zulässig ist es, wenn sich ein Fahrkartenautomat im Zug befindet oder beim Personal, nicht aber in der App.

Kauf der gesamten Strecke vor

Zustieg Bereits vor Zustieg muss das Ticket für die gesamte Strecke vorliegen (Z. B. bei einer Fahrt zum

Flughafen Wien mit einer Jahreskarte für Wien – Ticketkauf für restliche Strecke ab der Stadtgrenze wäre der Ticketkauf unzulässig).

Kein eigener Platz für Kleinkinder bis 5 Jahre im Liege- oder Schlafwagen

Im ÖBB-Ticketshop findet sich nicht die Information, dass für Kleinkinder bis 5 Jahre kein eigener Platz im Liege- bzw. Schlafwagen gebucht wird (geht derzeit nur bei Buchung unter www.nightjet.com).

Wechselgeld beim ÖBB-Ticketautomat beschränkt

Das Wechselgeld bei Ticketkauf beim ÖBB-Fahrkartenautomaten darf nur max. 9 € betragen, sonst ist kein Ticketkauf möglich.

Kauf von Teilstrecke bei Ticketbuchung

Bei Buchungen ins Ausland kann es im ÖBB-Ticketshop vorkommen, dass für die eingegebene Verbindung (z. B. Wien – London) nur ein Ticket für eine Teilstrecke (Wien – Brüssel) verkauft wird. Dies wird zwar mit dem Zusatz „Ticket für Teilstrecke“ angezeigt, fällt vielen aber nicht auf.

Fahrkartenautomat nur defekt, wenn auch Barzahlung nicht möglich ist

Ein Defekt beim ÖBB-Fahrkartenautomaten liegt nur dann vor, wenn auch die Barzahlung nicht funktioniert. Ein Ausfall der elektronischen Zahlungsfunktion berechtigt nicht zum Kauf im Zug.

Tip

Diese Beispiele stammen aus der Schlichtungsarbeit der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). Sollte einmal eine Einigung mit dem Bahnunternehmen oder Verkehrsverbund nicht möglich sein, kann ein Schlichtungsantrag unter www.passagier.at kostenlos eingebracht werden.



Forderungen der AK

- **Klare, transparente Regeln** für eine leistbare Preisgestaltung im Öffentlichen Verkehr
- **Veröffentlichungspflicht für die Tarife** vor Inkrafttreten nach nachvollziehbaren und im Vorhinein berechenbaren Kriterien
- **Nationale Aufsichtsstelle für Tarife** und Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen/-verbände
- Qualitativ hochwertige, **einheitliche und transparente Fahrgastrechte** auf nationaler und europäischer Ebene
- **Nationale Durchsetzungs- und Schlichtungsstelle** für alle Fahrgastangelegenheiten
- **Verpflichtende Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen**, damit Tickets als Durchgangstickets unter Wahrung der Fahrgastrechte auch multimodal und grenzüberschreitend an einer Stelle erworben werden können
- **Klare Vorgaben zur Standardisierung** und Bereitstellung von Daten für den grenzüberschreitenden und unternehmensübergreifenden Fahrscheinverkauf

Das berechnete Anliegen der Verkehrsunternehmen einer besseren Verteilung bzw. Auslastung von Zügen könnte deutlich einfacher durch gezielten Einsatz der Sparschientickets der ÖBB oder bei den WESTsuperpreis-Tickets der WESTbahn erfolgen. Stattdessen werden immer wieder neue, komplexe Preisbildungssysteme zusätzlich eingeführt, wie zuletzt im Dezember 2023 das sogenannte „Dynamic-Pricing“ bei den ÖBB-Nachtreisezügen. Dieses auslastungsgezielte und kontingentorientierte Preissystem macht den Ticketkauf beinahe zur Lotterie, da die Kriterien der Preisbildung nicht offengelegt sind und sich je nach Nachfrage kurzfristig ändern.

Einzig die Einführung des Klimatickets hat in den letzten Jahren zu einer spürbaren Erleichterung im komplexen Preissystem geführt, da damit fast alle privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen in Österreich unkompliziert genutzt werden können, ohne ohne dass sich die Kund:innen mit komplexen Ticketsystemen auskennen müssen. □



Norman Schadler arbeitet in der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) zu den Themen Fahrgastrechte und Durchsetzung im Bahn-, Fernbus- und Schiffsverkehr.

© Eva Kelety



Doris Artner-Severin arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu den Themen Luftfahrt, Fahrgastrechte und Taxis.

© Lisi Specht



Die Burgenland-Methode: Highway in die Zukunft oder Irrweg?

Beim Ausbau der Windkraft und der Busverbindungen greift die burgenländische Landesregierung regulierend und gestaltend ein und bringt diese Bereiche unter ihre direkte Kontrolle. Kann damit - angesichts der Klimakrise - der notwendige soziale und ökologische Umbau rasch umgesetzt werden? Von INES LUKIC-ZJAJO und HEINZ HÖGELSBERGER

Kurzgefasst

Sowohl bei der Stromerzeugung und -speicherung als auch beim Busverkehr verfolgt das Burgenland die Strategie, über eigene Tochtergesellschaften die selbst gesteckten Ziele zu erreichen. Die Bilanz bei der Erzeugung von nachhaltigem Strom ist bemerkenswert. Auch bei den Linienbussen sind erste Erfolge sichtbar. Der Sammeltaxidienst BAST kann als Vorbild einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie gelten.

Im Burgenland soll bis zum Jahr 2030 so viel Energie aus erneuerbaren Quellen – vor allem aus Windkraft und Photovoltaik – produziert werden, dass die dann noch benötigte fossile Energie mengenmäßig kompensiert werden kann. Das Land würde so viel „grüne“ Energie bereitstellen, wie es fossile verbraucht und hätte damit bis 2030 eine bilanzielle Klima- und Energieneutralität hergestellt. Bereits im Jahr 1997 wurden im Burgenland die ersten Windräder installiert. Seither hat sich deren Anzahl auf 461 (Stand Ende 2023) mit einer Gesamtleistung von 1.411 Megawatt erhöht. Das entspricht 37 % der österreichischen Windkraftleistung, während hingegen in Westösterreich keine einzige Windturbine steht. Im Jahr 2024 sol-

len noch einmal 28 Megawatt hinzukommen. Mit der jährlichen Stromproduktion können knapp eine Million Haushalte mit Elektrizität versorgt werden.

Energiewende Burgenland-Style

Geht es nach der burgenländischen Landespolitik, sollen Windkraftanlagen an strategisch günstigen Standorten weiter ausgebaut und die Solarstromproduktion bis 2050 verzehnfacht werden. All dies mit dem Anspruch, den Ausbau strukturiert und im Einklang mit den Gemeinden und dem Landschaftsschutz umzusetzen. Optimale Windkraftstandorte sind jedoch nicht mehr leicht zu finden. Im Planungsprozess und bei der Festlegung von Eignungszonen wird versucht, Konflikte



© Windpark Schattendorf

Unternehmen im Betrieb. Darüber hinaus hat die Burgenland Energie in Schattendorf und Nickelsdorf Nord die größten Photovoltaikprojekte Österreichs in Betrieb genommen. Diese Photovoltaikanlagen wurden in Kombination mit den bestehenden Windkraftanlagen zu einem innovativen Hybrid-Park zusammengeschlossen. Ziel ist es, die unterschiedlichen Produktionsspitzen auszugleichen. Weiters kommt in Schattendorf als Pilotprojekt ein Batteriespeicher mit der „Organic-SolidFlow“-Technologie zum Einsatz und soll künftig überschüssige Energie des Solar- und Windparks aufnehmen und gezielt ins Netz einspeisen. Laut Hersteller speichern SolidFlow-Batterien die elektrische Energie in nahezu unbegrenzt verfügbaren flüssigen Elektrolyten, verwenden keine umweltgefährdenden Materialien und sind – da nicht brennbar – sehr sicher zu betreiben. Damit soll zu jedem Zeitpunkt ein Gleichgewicht zwischen Stromerzeugung und -verbrauch hergestellt werden.

Gleichzeitig wurde mit dem größten Wind-Repowering-Programm Österreichs die Anzahl der Windräder der Burgenland Energie reduziert. Bei dieser Kraftwerkserneuerung wurden alte Windkraftanlagen abgebaut und durch neue, leistungsstärkere Anlagen ersetzt. Bei all diesen Projekten spielt das landeseigene Unternehmen Burgenland Energie mit seinen 1.000 Beschäftigten – darunter 40 Lehrlinge – eine Schlüsselrolle.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den heimischen Gesamtstromverbrauch zu 100 % national bilanziell aus erneuerbaren Energiequellen zu decken. „National bilanziell“ bedeutet, dass die Überproduktion an erneuerbarer Energie im Sommer verrechnet werden darf mit dem immer noch nötigen Einsatz fossiler Energie im Winter. In diesem Jahr muss Österreich das erste Zwischenziel zur Reduktion der Treibhausgase nach dem Europäischen Klimaschutzgesetz erreichen, sonst drohen Strafzahlungen. Die dafür notwendige gesetzliche Grundlage in Form des Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigungsgesetz (EABG) fehlt jedoch bisher auf Bundesebene. Das Burgenland hingegen verabschiedete be-

In diesem Jahr muss Österreich das erste Zwischenziel zur Reduktion der Treibhausgase nach dem Europäischen Klimaschutzgesetz erreichen, sonst drohen Strafzahlungen.



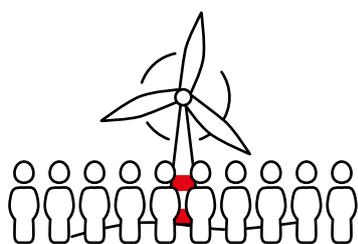
Ines Lukić-Zjajo
arbeitet in der Abteilung
Interessenpolitik der AK
Burgenland zu den Themen
Umwelt, Energie und Verkehr.

© Roman Felder



Heinz Högelsberger
ist in der Abteilung Klima,
Umwelt und Verkehr für
den öffentlichen Verkehr
zuständig.

© Markus Zahradnik



1.000 Menschen

sind bei der Burgenland Energie beschäftigt.

im Vorhinein abzuhandeln. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der weisungsfreien Landesumweltanwaltschaft zu, die bei den „Stakeholdern“ eine besondere Vertrauensstellung genießt. Auch bei der Freiflächen-Photovoltaik ist das Burgenland Spitzenreiter. Es wurden 1.300 Hektar Eignungszonen für die Photovoltaik festgelegt.

Im Jahr 2023 waren im Burgenland rund 10.000 Photovoltaikanlagen von Privatpersonen und



37 Prozent

der in Österreich erzeugten Windenergie kommt aus dem Burgenland.

reits vor zwei Jahren die entsprechenden Gesetze (z. B. § 53a und § 53c des Raumplanungsgesetzes) und schuf damit wichtige legislative Schritte für die Energiewende.

Busverkehr

Bei der Anbindung an den öffentlichen Verkehr gehört das Burgenland bislang zu den Schlusslichtern in Österreich. Das liegt auch daran, dass die Eisenbahnlinien historisch nach Ungarn ausgerichtet waren und in den vergangenen Jahrzehnten vielfach stillgelegt und gekappt wurden. Von den sieben burgenländischen Bezirkshauptstädten verfügen nur drei über einen Bahnanschluss. Daher basiert der öffentliche Verkehr weitgehend auf Linienbussen. Bisher wurde dieser vom Verkehrsverbund Ostregion (VOR) geplant und organisiert.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept 2021 werden umfangreiche Mittel für die Neuaufstellung des Verkehrssystems im Burgenland bereitgestellt. Die Umsetzung konzentriert sich auf fünf Zukunftsthemen und wird über mehr als 140 Einzelmaßnahmen definiert. So soll auf die konkreten Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der Bevölkerung eingegangen werden. Beispielsweise werden multimodale Knoten eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewährleisten. Entlang von Achsen soll das Busangebot verdichtet werden und so eine klimafreundliche und zuverlässige Alternative zum Pkw darstellen.

Um diesem Ziel näher zu kommen, hat das Land zwei Unternehmen gegründet: Die BUMOG und die VBB. Die Burgenländische Mobilitätsorganisationsgesellschaft (BUMOG) übernahm vom VOR die Organisation und Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Verbundregion Burgenland. Beim VOR verbleiben die Aufgaben der Tarifgestaltung und der Einnahmenverteilung, wobei sich die Frage stellt, ob ein kleines Land wie Österreich

tatsächlich sechs verschiedene Verkehrsverbünde benötigt. (Siehe Beitrag S. 24)

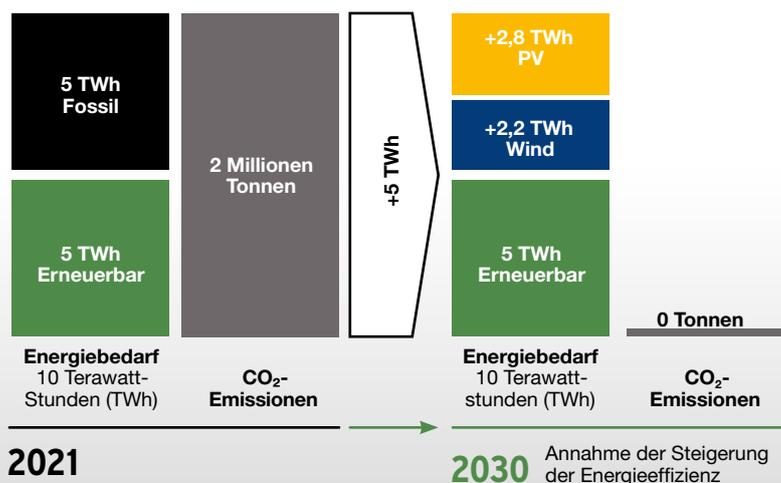
Die Landestochter Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH (VBB) plant den konkreten Busverkehr und führt ihn auch durch. Die VBB wurde 2020 gegründet und startete im Jänner 2021 mit den ersten Buslinien. Derzeit beschäftigen die VBB rund 200 Beschäftigte, angefangen haben sie mit 15 Beschäftigten. Der Fuhrpark umfasst mehr als 70 Busse und rund 90 Pkw mit unterschiedlicher Sitzplatzkapazität. Die Bestandslinien werden sowohl von den Verkehrsbetrieben Burgenland, als auch privaten Partnerunternehmen bedient.

Ein häufiger Kritikpunkt an den Ausschreibungen des VOR war, dass die Möglichkeiten für Sozial- und Qualitätskriterien nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Statt dem Bestbieter bekam oft der billigste Anbieter den Zuschlag. Das hat natürlich Folgen für die Qualität, was sowohl die Fahrgäste als auch die Fahrer:innen zu spüren bekommen – letztere in Form von schlechteren Arbeitsbedingungen. Der große Vorteil des burgenländischen Modells: Das Bundesland kann seine Aufträge direkt an die interne Betreiberin vergeben und muss nicht ausschreiben. Dadurch kann es rasch auf veränderte Verkehrssituationen reagieren und beispielsweise Buslinien neu installieren oder abändern.

BAST: Der Weg zur flächendeckenden Mobilitätsgarantie

Im Süd- und Mittelburgenland wird der Linienverkehr durch das Burgenländische Anruf-Sammeltaxi (BAST) ergänzt, bei dem die Fahrgäste auf Abruf bedient werden. Fahrten sind innerhalb der Betriebszeiten von Haltepunkt zu Haltepunkt oder von und zu den öffentlichen Haltestellen möglich. Die Haltepunkte wurden und werden gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden festgelegt. Die Vermittlung eines BAST-Fahrzeuges erfolgt innerhalb von 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit (die genaue Abfahrtszeit wird bei Bestellung bekanntgegeben). Aktuell können BAST-Fahrten ausschließlich über eine Hotline gebucht werden. Seit September 2023 ist das BAST in vier Bezirken (Jennersdorf, Güssing, Oberwart und Oberpullen-

Die AK Burgenland sieht sich als Anlaufstelle für Pendler:innen und versucht weitere Verbesserungen durchzusetzen. Zugleich kämpft die zuständige Verkehrsgewerkschaft vda für die Anliegen der Buslenker:innen.



2021

2030

Bilanzielle Klima- und Energieneutralität bis 2030 im Burgenland

Im Jahr 2023 waren im Burgenland 461 Windräder im Betrieb, die 3,25 Terawattstunden (TWh) Strom erzeugten. Rund ein Drittel davon stammt von der landeseigenen Burgenland Energie.

Derzeit werden im Burgenland 5 TWh an erneuerbarer Energie produziert. Weitere 5 TWh stammen aus fossilen Energiequellen (Erdgas und Erdöl). Auch diese Menge soll im Jahr 2030 aus Sonnen- und Windenergie kommen, womit rechnerisch der gesamte burgenländische Energiebedarf gedeckt wäre.

dorf) unterwegs. Eine Ausweitung auf das ganze Burgenland sowie auf alle sieben Wochentage ist geplant. In den ersten sechs Monaten, in denen das BAST von Montag bis Freitag im Einsatz war, wurden rund 18.700 Fahrgäste mit durchschnittlich 250 Fahrten pro Tag befördert.

Die jüngste Erweiterung geht über die Landesgrenze hinaus: Ab Mai fährt das BAST auch nach Fürstenfeld (Steiermark) und Kirchschlag (Niederösterreich). Denn viele Menschen nutzen Einkaufsmöglichkeiten oder das medizinische Angebot auch außerhalb des Burgenlandes. Die Ausweitung soll Pendler:innen, älteren Menschen und Urlauber:innen zu Gute kommen.

AK Burgenland im Austausch mit VBB

Der „fliegende Wechsel“ bei den Busbetreibern hatte so manche Kinderkrankheit zur Folge. Bei einigen Pendler:innen kam es durch neue Linieneinführungen zu Verunsicherungen, daher wurde von Seiten der VBB eine Informationsoffensive sowie laufende Anpassungen initiiert. Es wird wohl noch einige Zeit dauern, bis sich das ausgeweitete Mobilitätsangebot bei der Bevölkerung verfestigt. Durch die teilweise Abkoppelung vom VOR und die neuen Aufgaben für die VBB sind noch viele Schritte zur Optimierung des Systems notwendig.

Die Arbeiterkammer Burgenland sieht das Verkehrsangebot des Landes als eine Verbesserung in noch nie dagewesener Dimension, die vor allem die Pendler:innen entlastet. Der Öffi-Ausbau bringt den Menschen finanzielle Vorteile, erhöht die Verkehrssicherheit und ist eine wesentliche Maßnahme gegen die Klimakrise. Die AK Burgenland sieht sich als Anlaufstelle für Pendler:innen und versucht weitere Verbesserungen durchzusetzen. Zugleich kämpft die zuständige Verkehrsgewerkschaft vida für die Anliegen der Buslenker:innen. Derzeit gibt es nämlich eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeitsbedingungen. Im Zuge der Umstrukturierung sollte es zu einer möglichst guten Vereinheitlichung kommen: Das betrifft die Kollektiv- bzw. Dienstverträge und die mögliche Eingliederung in die Landesholding. All dies ist noch ungewiss und liegt in der Entscheidungsmacht der Beteiligten. Ähnliches gilt auch für andere Standards, die eingehalten werden müssen, wie beispielsweise eine gute Pauseninfrastruktur (Pausenräume, Toiletten usw.). Die derzeitige Chance zur Verbesserung für alle Beteiligten muss ergriffen werden!

Um den Bedarf an Lenker:innen decken zu können, planen die VBB die Gründung einer Akademie, und die eigene Ausbildung von Fahrer:innen zu starten. Die zukünftige Entwicklung der VBB soll und muss im Sinne der Pendler:innen, der Verkehrsbeschäftigten und der Wirtschaft, sowie der nachfolgenden Generationen gestaltet werden. Auch hier geht das Burgenland neue Wege. □

Lkw auf Autobahnen: Geschwindigkeitsüberschreitungen, ein Kavaliersdelikt?

Österreich gibt vor, die Lkw-Lawine auf den Autobahnen zu bekämpfen. Und scheitert dabei kläglich.

Zwei neue AK-Studien zeigen exemplarisch die Mängel bei den Geschwindigkeitsregelungen für Lkw auf. Es fehlt schlicht an klaren Vorschriften und Kontrollen. Von FRANZ GREIL

Kurzgefasst

Zwei Studien im Auftrag der AK Wien erfassen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf Autobahnen. Dadurch konnten die zusätzlichen CO₂- und Lärmemissionen ermittelt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass Fortschritte für Autobahn-anrainer:innen und das Klima relativ leicht und ohne große volkswirtschaftliche Kosten erzielt werden können, wenn die Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden. Dafür müssen aber die Frächter:innen in die Pflicht genommen werden.

Geschwindigkeit ist ein wichtiger Faktor im Verkehr. Je höher sie ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle, aber auch die CO₂-Emissionen und die Lärmbelastung nehmen zu. Nicht umsonst gilt auf Autobahnen für Lkw von mehr als 3,5 Tonnen tagsüber eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 80 und ab 7,5 Tonnen nachts eine von Tempo 60. Außerdem müssen die Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein.

Jährlich werden auf Österreichs Autobahnen vier Milliarden Kilometer von Lkw zurückgelegt. Zwei Drittel davon stammen von ausländischen Unternehmen, die Österreich im Transit durchqueren oder „steuerschonend“ nicht in Österreich zugelassen sind. Die Arbeiterkammer hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) beauftragt, mit freundlicher Unterstützung der für den Autobahnbetrieb zuständigen ASFINAG, an fünf Messstellen im Autobahnnetz die gefahrenen Geschwindigkeiten manuell mit Radarmessgeräten zu erheben. Zusätzlich wurde in Österreich die Geschwindigkeit aller Lkw-ähnlichen Fahrzeuge über 3,5 Tonnen mittels Überkopfdetektoren der ASFINAG erstmals in den Nachtstunden erfasst.

Lkw-Höchstgeschwindigkeiten: Überschreitungen sind die Regel

Das Ergebnis spricht Bände: Im Durchschnitt überschreiten 93 % aller Lkw tagsüber Tempo 80. Sogar 85 % aller Lkw fahren bis zu 89 km/h. Durch das abweichende Gewichtslimit

in den Nachtstunden und anderer Fahrzeugkategorien über 3,5 Tonnen, wie Kleintransporter oder Wohnmobile, können nächtliche Überschreitungen bei Lkw nicht so eindeutig festgestellt werden. Tendenziell ist aber davon auszugehen, dass nachts schneller gefahren wird als tagsüber.

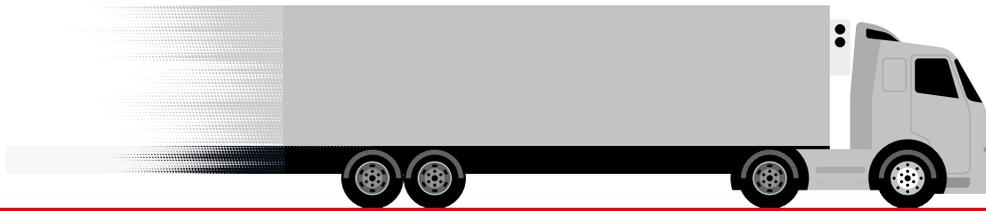
Trotzdem ist bis heute gesetzlich nicht festgelegt, ab welcher Geschwindigkeit die Behörde eine Geschwindigkeitsüberschreitung ahnden muss. In den behördlichen Dienstanweisungen haben sich neben technisch bedingten Toleranzen der Messgeräte auch „Toleranzen“ ohne Rechtsgrundlage eingeschlichen. Entsprechend „kulant“ fällt das Strafen aus: Erst ab 95 km/h wird geahndet!

„Gleiten statt Rasen“ gilt in Sachen Klima nicht nur für den Pkw, sondern auch für den Lkw. Für die Studie hat die Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (FVT) der TU Graz erstmals Emissionsberechnungen entwickelt, die zeigen, wie groß diese zusätzlichen Emissionen auf den Autobahnen sind. Würden sich alle Lkw tagsüber strikt an Tempo 80 und nachts an Tempo 60 halten, könnten rund 200.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Das entspricht in etwa dem Jahresausstoß einer Kleinstadt wie Schwechat oder von rund 10.000 Pkw in Österreich mit einer Jahresfahrleistung von jeweils 12.500 Kilometern.

Überhöhte Lkw-Geschwindigkeit bedeutet erhöhte Lärmbelastung

Überhöhte Geschwindigkeiten sind auch für Lärm verantwortlich, der die Lebensqualität der Bür-

Wenn Lkw zu schnell unterwegs sind, geht das gleichermaßen zu Lasten der Umwelt, der Autobahn-anrainer:innen und der Berufskraftfahrer:innen.



Im Durchschnitt überschreiten **93 %** aller Lkw tagsüber die zulässige Höchstgeschwindigkeit

15 %

Nur **7 %** halten sich ans Tempolimit von 80 km/h.

... davon fahren schneller als 89 km/h

Lkw-Höchstgeschwindigkeiten: Überschreitungen sind der Regelfall

AK-Forderungen

Fairer und klimafitter Schwerverkehr auf Autobahnen

Aufgrund der beiden Studien (siehe Download-hinweis rechts) fordert die AK einen fairen und klimafitten Schwerverkehr auf Autobahnen. Deshalb:

- **Gesetze zugunsten von Berufslenker:innen ändern:** Bei Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht muss das Unternehmen und nicht der/die Berufslenker:in die Strafe für Geschwindigkeitsvergehen bezahlen. Dazu müssen das Kraftfahrzeuggesetz (KFG) und die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) geändert werden.
- **Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von Lkw abschaffen,** eine technische Messtoleranz von 3 km/h ist genug.
- **Lkw-Kontrollen mit Biss:** Vollzugsbehörden brauchen Ressourcen, klare Dienstvorschriften und geeignete Geräte.
- **EU muss Geschwindigkeitsbegrenzer auf 80 km/h festlegen:** 21 von 27 Mitgliedsstaaten haben eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorgeschrieben. Eine Neuregelung der 2002 beschlossenen Richtlinie ist überfällig.

ger:innen beeinträchtigt. Aus sozialer Sicht ist er besonders problematisch, weil eine Wohnumgebung, die Ruhe und Erholung ermöglicht, nicht für alle leistbar ist. Knapp 200.000 Menschen sind laut österreichischer Lärmkartierung entlang von Autobahnen rund um die Uhr gesundheitlich von Lärm betroffen. In der Nacht steigt die Zahl der Betroffenen sogar auf rund 260.000.

Die AK-Studie zeigt auf: Beim Lärm ergäbe sich bei strikter Einhaltung von Tempo 80 eine Minderung von 0,7 dB(A). Diese Minderung des „Lärmpegels“ um 0,7 dB(A) entspricht lärmakustisch einer Reduktion des Fahrzeugaufkommens um 15 %. Bei strikter Einhaltung von Tempo 60 in der Nacht würde die Reduktion sogar 2,5 dB(A) betragen. Dies entspräche einer Reduktion des Fahrzeugaufkommens um 44 %.

Frächterlobby in die Pflicht nehmen

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind auch eine Folge prekärer Arbeitsbedingungen. Zeitdruck durch die Frächter, niedrige Löhne und Bezahlung nach gefahrenen Kilometern treiben die Berufslenker:innen in die Gesetzesübertretung. Einen wirtschaftlichen Vorteil haben die Berufslenker:innen davon aber nicht. Würde die Frächterlobby die Geschwindigkeitsvorschriften ernst nehmen, hätte sie den Geschwindigkeitsbegrenzer im Lkw freiwillig auf 80 km/h eingestellt. Rechtlich hingegen werden die Berufslenker:innen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen bestraft. Hier muss die soziale Schiefelage in der Straßenverkehrsordnung beseitigt werden. □



Franz Greil arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu Kostenwahrheit und Umweltschutz im Güterverkehr.

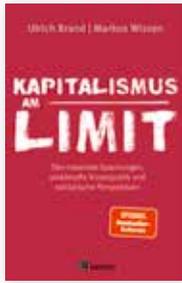
© Erwin Schuh

Studien Download:
[Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahnen](#)



[Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahnen - Auswirkungen verschiedener Tempolimits auf Klima, Lärm und Luft](#)





Grenzen des Kapitalismus

Krisenerscheinungen Die ökologische Krise bringt den Kapitalismus ins Wanken, meinen die Wissenschaftler Ulrich Brand und Markus Wissen. Der Kapitalismus stößt an seine Grenzen, und weil er die Folgen seiner Krisen nicht mehr bearbeiten kann, führt dies zu immer neuen Krisen. Damit stoßen wir auch an unsere planetaren Grenzen. Gleichzeitig befindet sich auch die liberale Demokratie in einer Krise und gerät an ihre Grenzen. Wir sehen zunehmend autoritäre Tendenzen und stehen jetzt an einem Scheideweg. Welche Richtung werden wir künftig einschlagen? Hin zu mehr autoritärer Politik oder hin zu einer neuen Demokratie? Wirtschaft, Politik und Gesellschaft tun derzeit viel zu wenig, um die Ursachen dieser Krisen zu bekämpfen. Weg vom fossilen Energieverbrauch, hin zu einem Überdenken unserer Produktion- und Lebensweise. Wie das gelingen kann? Dazu liefern die beiden Autoren vertiefende Analysen, zeigen Lösungswege und solidarische Alternativen auf. (Siehe Interview S. 9) **SI**

Kapitalismus am Limit: Öko-imperiale Spannungen, umkämpfte Krisenpolitik und solidarische Perspektiven
Ulrich Brand, Markus Wissen
Oekom (2024)

Tangente St. Pölten

Festival Mit der Tangente, dem Festival für Gegenwartskultur, hat die Stadt St. Pölten ein neues Festival bekommen, das nicht nur ihre Bewohner:innen anspricht, sondern sie ganz bewusst vor den Vorhang holt und alle Vorbeifahrenden zum Abbiegen einlädt. Mit den Themenschwerpunkten Ökologie, Erinnerung und Demokratie trifft das Festival gut den aktuellen Zeitgeist. Veranstaltungen zu Kunst, Kultur und Natur schaffen ein vielfältiges Programm, das auch auf aktive Beteiligung setzt, wie etwa bei der Klimakonferenz, dem Wirtshaussalon oder der Jugendkonferenz im Herbst. Entlang des Kunstparcours an der Traisen, beim Minifestival StadtLandFluss oder bei Theaterspaziergängen lässt sich die Stadt St. Pölten nicht nur erkunden oder neuartig wiederentdecken, sie lässt auch ihr verstaubtes Image hinter sich und zeigt, dass sie es durchaus mit der nahen Großstadt Wien aufnehmen kann. Abbiegen lohnt sich! **LK**

Die Tangente St. Pölten findet noch bis 6. Oktober 2024 an verschiedenen Orten im Stadtraum von St. Pölten statt.

Infos unter:
<https://www.tangente-st-poelten.at>

Gönnen können

Nachhaltigkeit Als Ökologe sieht Fred Luks, dass das derzeitige, auf Wachstum und Effizienz ausgerichtete Wirtschaftssystem geradewegs in die ökologische Katastrophe führt. Selbstbeschränkung und Verzicht sind für ihn aber keine populären Alternativen. Auch einer marxistischen Kapitalismuskritik kann Luks nichts abgewinnen. Stattdessen positioniert er die Großzügigkeit im Raum zwischen Techniqueuphorie, Verzichtsmoralismus und Resignation. Was er unter Großzügigkeit versteht, könnte man auch mit Gelassenheit, Entschleunigung und dem „rechten Maß“ übersetzen: Innerhalb ökologischer Leitplanken sollte es Spielräume geben, die man aber nicht ausreizen muss. Diesen Ansatz hätte Luks auch in einem kurzen Aufsatz skizzieren können. So aber untermauert er seine Idee mit zahlreichen Literaturziten. Wer also 300 Seiten und viele Fremdwörter nicht scheut, erhält dafür einen umfassenden Überblick über die aktuelle Nachhaltigkeitsdiskussion. **HH**

Ökonomie der Großzügigkeit: Wie Gesellschaften zukunftsfähig werden
Fred Luks
Transcript Verlag (2023)

Zu guter Letzt: Weiterbildung ist jetzt Arbeitszeit

Eine langjährige Forderung der Arbeiterkammer und der Gewerkschaften wurden umgesetzt. Jene Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Vorschriften, Verordnungen, Normen oder des Arbeitsvertrages für die Ausübung der beruflichen Tätigkeit erforderlich sind, fallen jetzt unter Arbeitszeit. Auch die Kosten müssen vom Arbeitgeber ersetzt werden, sofern diese nicht von Dritten, also externen Fördergebern, übernommen werden. Die beklagenswerte Situation, dass Arbeitnehmer:innen verpflichtende Fortbildungen unbezahlt in ihrer Freizeit machen mussten und teilweise auch noch für die Ausbildungskosten aufkommen mussten, gehört mit der Anpassung des Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes der Vergangenheit an. **FJ**



Auf Achse

Mobilitätsmanagement Zwei Drittel aller Wege zur Arbeit werden mit dem Auto zurückgelegt. Durch intelligentes Mobilitätsmanagement könnte ein großer Teil davon auf saubere und günstigere Verkehrsmittel verlagert werden. Das Buch beleuchtet alle relevanten Aspekte und stellt zahlreiche Best-Practice-Beispiele vor. Die Tipps und Strategien sind in Österreich, Deutschland und der Schweiz umsetzbar, wodurch das Buch zum unverzichtbaren Standardwerk für den deutschsprachigen Raum wird! Die Autor:innen – zwei Drittel sind weiblich – zeigen anschaulich, dass betriebliches Mobilitätsmanagement eine Win-Win-Situation darstellt, sowohl für die Beschäftigten als auch die Unternehmen. Ein Abschlusskapitel fehlt allerdings, in dem analysiert wird, warum trotzdem ein Großteil der Unternehmen nicht in die Gänge kommt. Ein Manko des Buches ist die schlechte Druckqualität der zahlreichen Abbildungen. Bei einem Verkaufspreis von 62,95 Euro hätte man eine sorgfältigere Produktion erwarten können. **HH**

Praxishandbuch Nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement: So gelingt die Transformation zu einer nachhaltigen, innovativen und inklusiven Mobilität in Unternehmen
 Claudia Falkinger und
 Andreas Lindinger (Herausgeber:innen)
 Linde Verlag (2024)



Naturverbunden, bewusst, rechtsextrem?

Hilfsangebot Extrem rechte Einzelpersonen und Gruppierungen engagieren sich im Natur- und Umweltschutz. Sie wehren sich gegen Gentechnik und Atomenergie. Wir begegnen ihnen auf Demonstrationen gegen Freihandelsabkommen und gegen eine ausbeuterische industrialisierte Landwirtschaft. Tatsächlich decken sich viele ihrer Forderungen mit denen von (Jugend-) Umweltverbänden und Naturschutzorganisationen. Mit diesem rechten „Naturschutz“ sind aber auch demokratiefeindliche und menschenverachtende Inhalte verknüpft, die nicht immer sofort erkennbar sind und so „unter falscher Flagge“ in die Mitte der Gesellschaft gelangen sollen.

Dem vorzubeugen ist das Ziel der 2017 gegründeten Fachstelle Radikalisierungsprävention und Engagement im Naturschutz (FARN), die ein umfangreiches Angebot an pädagogischen Materialien, Beratung und Fortbildungen anbietet. **FG**

Weitere Informationen zur Arbeit von FARN gibt es unter www.nf-farn.de oder nach Anfrage an: info@nf-farn.de



Ausbeutung im Verkehr

Studie Prisca Ebner arbeitet für die IOM (Internationale Organisation für Migration) und hat im Rahmen dieser Studie untersucht, wie es um unrechtmäßige Beschäftigung von Menschen in Österreich steht, die nicht aus dem EU-Raum kommen und hier arbeiten. Für den Zeitraum 2017 bis 2022 werden die besonders betroffenen Branchen beleuchtet und Maßnahmen zur Prävention erörtert. Neben den weithin bekannten Sektoren wie der Bauwirtschaft, Gastronomie, Land- und Forstwirtschaft wird als neuer Risikobereich der Verkehrsbereich erkannt – hier vor allem die Auslieferung mit Kleintransportern (KEP: Kurier-, Express- und Paketdienste).

Für den Beobachtungszeitraum wird festgestellt, dass bei nahezu gleichbleibenden (rechtlichen) Rahmenbedingungen und konstantem Umfang von Kontrollen durch die zuständigen Behörden der Anteil von identifizierten Fällen von unrechtmäßiger Beschäftigung stark angestiegen ist.

Der Verkehrsbereich hat es dabei leider unter die Top-5-Branchen der kontrollierten Betriebe geschafft. Nach der Bauwirtschaft, die mit 25 % Anteil an Kontrollen an erster Stelle rangiert, belegt der Verkehrssektor Platz drei mit mittlerweile 12 % Kontrollanteil. **SP**

Unrechtmäßige Beschäftigung von Drittstaatsangehörigen in Österreich
 Prisca Ebner
 Internationale Organisation für Migration (2023)



Wie sinnvoll sind CO₂-Kompensationen?

PRO

Als Airline wollen wir Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf möglichst nachhaltige Weise verbinden und setzen alles daran, die Umweltauswirkungen des Fliegens zu reduzieren. Austrian Airlines und die Lufthansa Group setzen den Fokus ihrer Umweltmaßnahmen klar auf die Reduktion ihrer CO₂-Emissionen durch den Einsatz neuer, effizienterer Flugzeuge, betriebliche Optimierungen und nachhaltigen Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF), der die CO₂-Emissionen gegenüber fossilem Kerosin um mindestens 80 % reduziert.

Diese Schritte sind entscheidend, um unseren ökologischen Fußabdruck zu minimieren. Aufgrund begrenzter Verfügbarkeiten ist es heute noch nicht möglich, unsere CO₂-Emissionen gänzlich zu reduzieren. Hier kommt die CO₂-Kompensation ins Spiel: Durch Investitionen in hochwertige Klimaschutzprojekte können wir im Flugbetrieb entstehende CO₂-Emissionen an anderer Stelle ausgleichen.

„Durch Kompensation können wir CO₂-Emissionen, die wir heute noch nicht reduzieren können, an anderer Stelle ausgleichen und so notwendige Flugreisen nachhaltiger gestalten.“

Dabei berücksichtigen wir neben der Klimawirkung der von uns unterstützten Projekte auch soziale und weitere Aspekte, wie beispielsweise die Förderung von Biodiversität. Indem wir CO₂-Kompensation anbieten, bieten wir unseren Fluggästen die Möglichkeit, die Entscheidung für einen Flug nachhaltiger zu gestalten.

Austrian Airlines arbeitet auf nationaler Ebene bereits seit 2008 mit Climate Austria zusammen, einer gemeinsamen Initiative mit dem Flughafen Wien und dem Klimaschutzministerium. Alle Projekte des Lufthansa-Group-Klimaprojekt-Portfolios sind nach den jeweils höchsten verfügbaren Standards, z. B. Gold Standard, zertifiziert.

Anna Pachinger

ist Senior Manager ESG bei Austrian Airlines und zuständig für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Umwelt und Soziales.

© DBS



CON

Ob CO₂-Kompensationen sinnvoll sind, ist eine Frage der Perspektive. Aus Sicht der Luftfahrtindustrie sind sie sehr sinnvoll. Denn sie ermöglichen es den Fluglinien, sich mit minimalem Aufwand einer tatsächlichen Verringerung ihrer Emissionen zu entziehen. Die internationale Luftfahrt und die internationale Schifffahrt sind die einzigen Sektoren, die keine Reduktionsverpflichtungen im Rahmen der Klimarahmenkonvention haben. Stattdessen wurde ein Abkommen namens CORSIA geschaffen, das es den Fluglinien erlaubt, weiterhin so viel zu emittieren wie im Durchschnitt der Jahre 2019 und 2020. Nur die Emissionen, die in Zukunft darüber hinausgehen, müssen kompensiert werden. Das geschieht durch Finanzierung von Projekten gegen die Entwaldung.

Aus der Sicht von NGOs sind solche CO₂-Kompensationen nicht sinnvoll. Zum einen wird die reale Emission des Fliegens mit einer hypothetischen Vermeidung einer Emission gerechtfertigt. Rechnet man das nach, wird sofort klar, dass am Ende Netto-Emissionen übrigbleiben. Zum

anderen sind die Vermeidungen stark überbewertet, wie Forscher:innen zeigen konnten. Denn schließlich gibt es keine Garantie dafür, dass nach Ende der Laufzeit des Projekts der Wald nicht doch noch abgeholzt wird und damit das ganze Projekt zunichte gemacht wird.

Stattdessen sollte die Flugindustrie wie jeder andere Verkehrssektor behandelt werden. Sie sollte in nationale Reduktionsbemühungen einbezogen werden und von ihr sollten echte Reduktionen der Emissionen verlangt werden statt schwindliger Kompensationen.

„Wie kann die reale Emission des Fliegens mit einer hypothetischen Emissionsvermeidung gerechtfertigt werden, wenn sich nicht garantieren lässt, dass die Projekte zur CO₂-Kompensation dauerhaft Bestand haben?“

Christoph Streissler

arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zur österreichischen und europäischen Klimapolitik.

© Lisi Specht



Gesellschaftskritische Wissenschaft



Verkehr und Infrastruktur

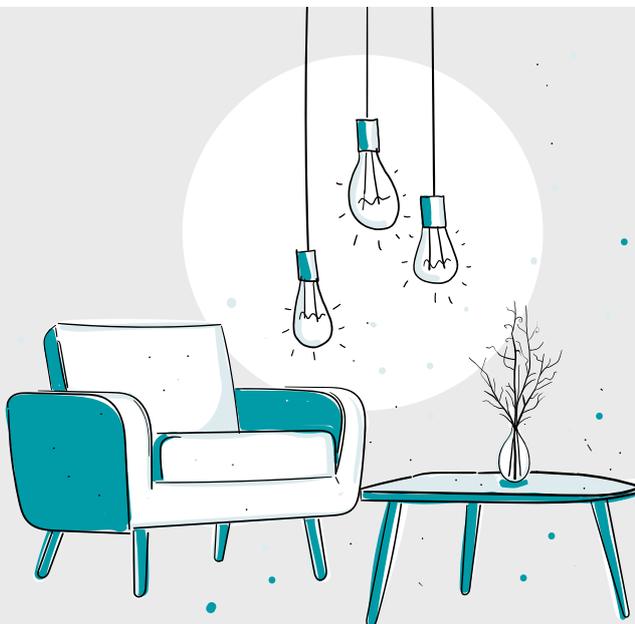
- 68 Gutachterliche Stellungnahme zum NON-PAPER von Leitlinien zur PSO Verordnung** hinsichtlich seines Punktes 2.4.6, sohin zur „leistungs-basierten Direktvergabe“ von Schienenpersonenverkehrs-dienstleistungen nach Art. 5 Abs. 4a der PSO | **Legal opinion on the NON-PAPER of guidelines to the PSO Regulation 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
- 70 Rechtsqualität der Auslegungsleitlinien der Kommission zur PSO-Verordnung - Rechtswissenschaftliches Fachgutachten**
Konrad Lachmayer, Jean-Philippe Derosier, 2023
- 71a Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen** - Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen
Raffaella Neustifter, Hatun Atasayar, Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos, 2024
- 71b Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen und Auswirkungen auf CO₂, Lärm und externe Kosten**
Konstantin Weller, Stefan Hausberger, Heinz Steven, 2024



Informationen zur Umweltpolitik

- 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?**
A. Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik** Anlassfall Lobautunnel-Entscheid
Werner Hochreiter, 2022
- 207 Dieselskandal - Ein Update** Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselaautos in Österreich
Lydia Ninz, Alexander Holzleitner, 2023
- 208 New genetic engineering - Possible unintended effects**
Michael Eckerstorfer, Andreas Heissenberger, 2023
- 209 in Arbeit**
- 210 Lernen für den Wandel: Auf dem Weg zu einer emanzipatorischen Nachhaltigkeitsstrategie im sozial-ökologischen Umbau**
Emma Dowling, Jessica Angioni, Lukas Stani, 2023

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



Hoch die Beine und mal kurz den Ablenkungen und Pflichten des Alltags entfliehen: Die Arbeit&Wirtschaft Abendpost versorgt Sie immer mittwochs mit Informationen und Empfehlungen zu den aktuellsten Beiträgen unserer Online-Ausgabe.

Wie Sie dazu kommen?
Ganz einfach zu unserem
Newsletter anmelden!

www.arbeit-wirtschaft.at/abendpost

Arbeit&Wirtschaft Abendpost

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



ESSAYPREIS ZU ZEITARMUT

Zeit ist in Österreich ungleich verteilt. Viele sind arm an Zeit, haben daher weniger Erholung oder können kaum an Gesellschaft und Demokratie teilhaben. Die AK Wien widmet sich diesem Problem und würdigt Aufsätze zum Thema Zeitarmut.

- ▶ **Einsendeschluss: 31.8.2024**
- ▶ **Alle Infos auf:**
wien.arbeiterkammer.at/essaypreis



WIEN.ARBEITERKAMMER.AT



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN