

# Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für  
Umweltpolitik und  
Nachhaltigkeit  
[www.ak-umwelt.at](http://www.ak-umwelt.at)

Euro 1,80



## Neue Bahnen

**Der Schienenverkehr wurde durch die Liberalisierung lange Zeit ausgebremst und muss nun als Rückgrat der Mobilitätswende durch eine neue Wirtschaftspolitik wieder flott gemacht werden. Unsere Bahnen brauchen eine Investitions-, Beschäftigungs- und Produktionspolitik, die den Herausforderungen gewachsen ist.**

© Unsere Bahnen | Ramin Arjate

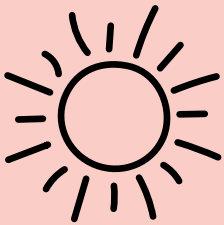
- Gewerkschaften – Dank Organizing neuer Zulauf **SEITE 22**
- Ewigkeitschemikalien – PFAS: Verbot oder Schlüsseltechnologie? **SEITE 24**
- Transformationsrecht – Neue Gesetze für den Umbau **SEITE 26**
- Studie zur Mobilitätswende – Besser fahren mit Bus und Bahnen **SEITE 30**



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

# WUM-o-meter

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



## STARKER SONNENSCHNEIN Weltrekord Hitzewelle

Diese Meldung der Austria Presse Agentur lässt aufhören. Am Montag, dem 22. Juli 2024 wurde laut vorläufigen Daten des EU-Klimawandeldienstes Copernicus der

Weltrekord für den heißesten Tag erneut gebrochen. Die globale durchschnittliche Oberflächentemperatur stieg demnach auf 17,15 Grad Celsius und war um 0,06 Grad

höher als der Rekord ein paar Tage zuvor. Wer zweifelt noch an der Klimaerhitzung? **SI**

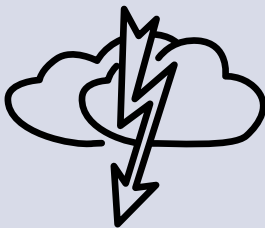


## KÜHLES LÜFTCHEN Verschattungsoffensive

Mit der Klimaerhitzung steigt das Bedürfnis nach Beschattung. Hierbei gibt es ein architektonisches Problem: Die Schönheiten der Stadt Wien wurden in einer damals

noch anderen Klimazone gebaut. Jetzt braucht es in Mitteleuropa Sonnenschutz wie früher nur in Sizilien. Die gute Nachricht: Die Anbringung von Außenjalousien ist

auch in Schutzzonen erlaubt. Und wird sogar durch die Stadt Wien gefördert. **FJ**



## BLITZ UND DONNER TikTok

In den antisozialen Medien schneiden rechte Parteien immer besser ab – insbesondere bei der jungen Wähler:innenschaft. Mit kurzen, vermeintlich nachvollziehbaren Videos voller Hass

und Hetze radikalisieren sie Jugendliche, vor allem auf TikTok. Jetzt hat sich eine Gegenbewegung gebildet. Unter dem Hashtag #ReclaimTikTok will man die junge Wählerschaft mit progressi-

ven Inhalten abholen. Mit Erfolg: Es gibt bereits 50.000 Beiträge, wesentlich mehr als die meisten rechtsextremen Inhalte erreichen. Einfach mitmachen bei #ReclaimTikTok. **SB**



## WINDSTILLE Klima kein Thema

Welche Themen beschäftigten die Menschen am meisten? Der ORF gab dazu in der Vorwahlzeit eine Umfrage in Auftrag. An erster Stelle stand mit 84 Prozent

die Teuerung, gefolgt von Gesundheitsthemen und Sicherheit. Klima und Klimaschutz schafften es nicht unter die „Top Ten“. Das ist insofern verwunderlich,

da ja die Inflation zu einem Gutteil auf unsere Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, also auf den zentralen Faktor der Klimaerhitzung, zurückgeht. **HH**



## NIESELREGEN Betongold

Ein Preis, den niemand will, ist der für „Österreichs neun Betonschätze“, den Greenpeace jedes Jahr per Fachjury und Publikumswahl vergibt. Es finden sich hier

viele, recht anschauliche Beispiele für vermeidbare Bodenversiegelung und dafür, dass viel Beton auch in den Köpfen angerührt zu werden scheint. Zwar gibt

es Lippenbekenntnisse zum ökologischen Wandel, aber am Ende rotiert dann doch profitgetrieben wieder der Betonmischer. **FJ**

# Inhalt

## Was unsere Bahnen jetzt brauchen

Trotz Allzeithoch steht der Schienenverkehr vor einer unsicheren Zukunft, wenn die marktliberalen Leitbilder bleiben. Seite 10

## Die verfehlten Verheißungen des Wettbewerbs

Die vor 30 Jahren privatisierte Deutsche Bahn bietet heute ein fatales Erscheinungsbild. Seite 14

## Interview mit Andreas Matthä

Seite 17

## Mobilitätswende aufgleisen – Arbeitnehmer:innen am Zug

Nur mit guten Arbeitsbedingungen für Verkehrsbeschäftigte wird eine Mobilitätswende gelingen. Seite 18

## Mit Organizing aus der Krise

Gewerkschaften haben wieder Zulauf an Mitgliedern. Die Erneuerungsprozesse scheinen sich bezahlt zu machen. Seite 22

## Wie lassen sich PFAS in den Griff bekommen?

Die Ewigkeitschemikalien PFAS können in der Natur nicht abgebaut werden. Es wird Zeit, diese Stoffe zu verbieten. Seite 24

## Mit Transformationsrecht den Umbau erkämpfen

Neue oder neu interpretierte Gesetze können für den sozialen und ökologischen Umbau genutzt werden. Seite 26

## So produzieren wir die Mobilitätswende

Eine neue AK-Studie erhebt, wie die nötigen Schienenfahrzeuge und Busse in Österreich produziert werden können. 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](mailto:wirtschaft.umwelt@akwien.at) Telefon 01/501 65-12404

Redaktion Lukas Oberndorfer (Chefredakteur), Frank Jödicke (Koordinierender Redakteur, Chef vom Dienst), Doris Artner-Severin, Smilla Buschbom (Praktikantin), Judith Fitz, Franz Greil, Thomas Hader, Heinz Högelsberger, Max Knapp, Stefanie Pressinger, Astrid Schögl, Sabine Stelzenmayr, Christoph Streissler, Iris Strutzmann Sekretariat Sabrina Pochop, Lilly Kolb

Konzeption Jakob Fielhauer, [fielhauer.at](http://fielhauer.at)

Layout & Infografik Julia Stern, [design@scheresternpapier.at](mailto: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.arbeiterkammer.at/impressum)



produziert nach den Richtlinien des Österreichischen Umweltzeichens, Gugler GmbH, UW-Nr. 609, [www.gugler.at](http://www.gugler.at)



Sicher. Kreislauffähig. Klimafreundlich. G2C Certified® SILBER by gugler® druckimprint



klimafreundlich gedruckt

# Neue Bahnen

Dem Bahnverkehr kommt eine zentrale Bedeutung für den sozialen und ökologischen Umbau unserer Gesellschaft zu.



Von Lukas Oberndorfer

Die Eisenbahnen haben die Welt verändert und sie können es wieder tun. Ab Beginn des 19. Jahrhunderts durchzogen Schienenstränge zuerst Europa, dann Nordamerika und schließlich alle besiedelten Kontinente. Plötzlich konnten die Menschen Kontakte über hunderte Kilometer pflegen. Eine Revolution für Handel, Informationsaustausch und Beziehungen.

Heute stehen wir wieder vor einem Wandel fast ähnlicher Tragweite: der Mobilitätswende. Der motorisierte Individualverkehr kann mit den vorhandenen Ressourcen nicht für alle Menschen ermöglicht werden. Die Folgen der Klimaerwärmung, die wesentlich durch die Emissionen von Benzin- und Dieselmotoren mitbedingt wird, sind in Österreich bereits zu spüren. Elektroautos verbrauchen mehr Energie und Flächen als Züge.

Wir müssen also im doppelten Sinn neue Bahnen beschreiten, wenn wir unsere Mobilität auf die Schienen verlagern wollen – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Diese notwendigen Änderungen dürfen wir uns gerne als lustvoll vorstellen. Bahnreisen üben auf mich persönlich eine Faszination aus. Bahnhöfe und Züge erwecken in mir Möglichkeitssinn und ein Gefühl von Freiheit. Viele Orte bequem und günstig mit dem Zug erreichen zu können, ist eine positive Zukunftsvision.

Der Ausbau unserer Bahnen in Österreich ist daher eine Chance. Sie kann aber nur gelingen, wenn entsprechend investiert wird und dabei jene Menschen miteinbezogen werden, die die Arbeit im Bahnverkehr machen. Gute Arbeitsbedingungen auf allen Ebenen des Bahnkosmos sind dafür eine Voraussetzung. Weil die Bahnen grundlegende Infrastrukturen darstellen, lassen sie sich nicht mit neoliberaler Wettbewerbsideologie fitmachen. Wer immer die neue Regierung in Österreich bilden wird, sollte dies beherzigen.

Lukas Oberndorfer

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





© Vidar Nordli-Mathisen | Unsplash

## Versehentliches Geoengineering

**Schifffahrt** Im Mai dieses Jahres sorgte eine Studie im Fachjournal *Communications Earth & Environment* für Schlagzeilen, in der die Reduzierung von Schadstoffen in der Schifffahrt für die Erhitzung der Ozeane verantwortlich gemacht wird. Der Hintergrund: 2020 senkte die internationale Seeschifffahrts-Organisation den Grenzwert für Schwefel in Schiffstreibstoffen. Laut der Studie hätte dies zu einem „unbeabsichtigten Geoengineering“ globalen Ausmaßes geführt. Dass Abgase, die Schwefeldioxid enthalten, das Klima kühlen können, ist nicht neu und wird in der Regel in Klimamodellen berücksichtigt. Bedeutet das jetzt: Entweder Klimaschutz oder Luftreinhaltung? Ganz so klar wie in der Studie modelliert, sei der Zusammenhang nicht, betonen verschiedene Expert:innen. Zum einen könne der kühlende Effekt der Schwefelpartikel nicht exakt bestimmt werden. Zum anderen sei der Untersuchungszeitraum der Studie zu kurz und andere Faktoren, wie das Wetterphänomen El Niño, könnten in der Studie unterschätzt worden sein. **MK**

## Umweltorganisationen fordern PFAS-Verbot in Pestiziden

**Schadstoffe** Die Umweltorganisation GLOBAL 2000 und das Pestizid Aktions-Netzwerk (PAN Europe) fordern ein schnelles Verbot von Pestiziden, die die „Ewigkeitschemikalien“ PFAS enthalten (siehe Beitrag S.24). Sie untersuchten 23 Oberflächengewässer und sechs Grundwasservorkommen in zehn EU-Ländern auf Rückstände. Über 98 Prozent der nachgewiesenen PFAS-Belastung stammt von der langlebigen Chemikalie Trifluoracetat (TFA), einem Abbauprodukt von PFAS, das in Pestiziden eingesetzt wird. Fast 80 Prozent der Proben überschritten den für das Trinkwasser vorgeschlagenen Grenzwert von 500 Nanogramm/Liter.

Aus Sicht der Umweltorganisationen sind PFAS-Pestizide die Haupt-

tursache für die TFA-Belastung des Wassers in ländlichen Gebieten. Aber auch Kühlmittel, Abwasserbehandlung und industrielle Verschmutzung tragen zur Belastung bei. Im Rahmen des European Green Deal verpflichtete sich die Europäische Union, PFAS-Chemikalien im Einklang mit dem Ziel einer schadstofffreien Umwelt schrittweise zu verbieten. TFA sind im Rahmen der EU-Pestizidverordnung als „nicht relevantes“ Abbauprodukt eingestuft und somit als unbedenklich für die menschliche Gesundheit. Da in den vergangenen Jahren viele neue Daten zu PFAS gesammelt wurden, sollte unbedingt klargestellt werden, ob TFA schädlich für Mensch und Umwelt sind oder nicht. **SI**

”

„Eine kluge Fachkräftestrategie muss unter anderem folgende Maßnahmen enthalten: mehr Geld und Personal im AMS für bessere Beratung und passgenauere Vermittlung, Forcieren von Fachkräfteausbildungen, ein Klima-Investitionspaket und eine neue gesunde Vollzeit, die es den Menschen ermöglicht, bis zur Pension im Job zu bleiben.“

AK Präsidentin  
Renate Anderl



© Sebastian Philipp | BAK

## Noch immer Nitrat- und Pestizidbelastung

**Wasser** Nitrat und Pestizide belasten nach wie vor das österreichische Grundwasser, wie eine aktuelle parlamentarische Anfrage zeigt – und das trotz Gesetzen und Auflagen für die Landwirtschaft. Auch freiwillige Zusatzmaßnahmen, die mit Agrargeldern gefördert werden, greifen noch zu wenig. Aktuelle Daten zeigen, dass hier dringend nachgebessert werden muss. Die Zahl der Messstellen, die den Grenzwert für Nitrat (50 mg/l) überschreiten, ist seit 2020 gestiegen (von 127 auf 133), über 500 Messstellen zeigen immer noch eine steigende Tendenz der Nitratbelastung. Der höchste gemessene Nitratwert überstieg den Grenzwert um das Sechsfache. Leichte Verbesserungen sind bei der Pestizidbelastung des Grundwassers zu verzeichnen.

Hohe Nitrat- und Pestizidwerte werden vor allem in den intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten des Burgenlandes, Niederösterreichs und Oberösterreichs gemessen. Strengere Gesetze und Auflagen für die Landwirtschaft sind überfällig. Nachholbedarf gibt es auch bei der Datenlage. Weil Informationen über erteilte Genehmigungen, durchgeführte Kontrollen, Personal-ausstattung etc. in die Zuständigkeit der Bundesländer fallen, tappt das Bundesministerium bei Fragen zur Wasserentnahme durch die Landwirtschaft im Dunkeln. Wasserzähler würden in der Landwirtschaft angeblich nicht benötigt, da der Verbrauch gut geschätzt und hochgerechnet werden könne. Zumindest der Vorstoß zur Aufweichung der EU-Nitratrichtlinie wird vom Bundesministerium für Landwirtschaft kritisch gesehen. **SI**

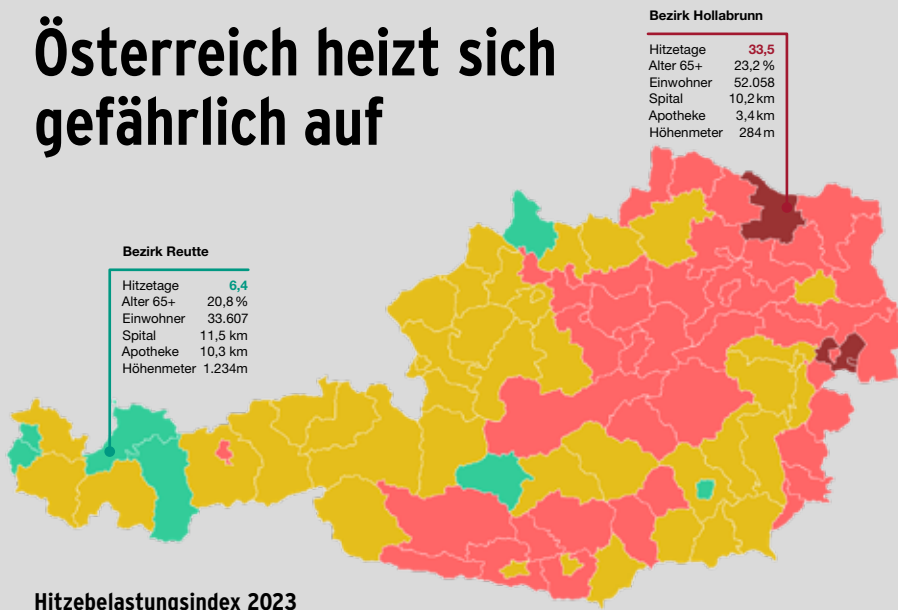


## Rückverstaatlichung der britischen Eisenbahn

**Mobilität** Vor 30 Jahren wurde die britische Eisenbahn zerschlagen und privatisiert. Die Folgen waren schwere Unfälle, unabgestimmte Fahrpläne, ein Wildwuchs an Tarifen, hohe Ticketpreise und zahlreiche Verspätungen sowie vernachlässigte Bahnhöfe. Die neue Labour-Regierung reagiert darauf nun mit der Gründung der staatlichen „Great Britain Railways“. Dabei sollen schrittweise – nach Auslaufen der jeweiligen Konzessionen – die Infrastruktur und der Betrieb von

Bahnlinien fusioniert werden. Das soll zu Synergien, besserem Service, mehr Fahrgastrechten und verbesserten Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner:innen führen. **HH**

# Österreich heizt sich gefährlich auf



## Hitzebelastungsindex 2023

sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
unter 8.5	8.5 - 14.9	14.9 - 27.6	27.6 - 33.9	über 33.9

Der **Hitzebelastungsindex** berücksichtigt die Anzahl der Hitzetage und den Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren.

Daten: Complexity Science Hub (reduzierte Darstellung)

**Gesundheitsgefährdung** Forscher:innen des CRISP-Projects haben einen Hitzebelastungsindex für Österreich erstellt, der interaktiv im Netz die jeweilige Hitzebelastung der eigenen Gemeinde erkunden lässt. Dieser „HitzeCheck“ berücksichtigt nicht nur die steigenden Temperaturen der Gemeinden, sondern auch deren Anteil an Menschen über 65 Jahren.

Die Zahl der Hitzetage mit Höchsttemperaturen über 30 Grad Celsius nimmt in Österreich ebenso zu wie die sogenannten Tropennächte, in denen die Temperaturen nicht unter 20 Grad Celsius sinken. Diese Temperaturen sind nicht nur unangenehm, sondern auch gesundheitsgefährdend. Zwischen den Jahren 2015 und 2022 erhöhte jeder zusätzliche Hitzetag die Sterblichkeit in allen untersuchten Bezirken Österreichs um 2,4 Prozent pro 1.000 Einwohner. Laut der Studie von Heat, Health and Habitat verdoppelt

sich dieser Effekt, wenn ein Viertel der Bevölkerung über 65 Jahre alt ist.

## Es ließe sich lokal viel tun

Wenn keine wesentlichen Maßnahmen zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergriffen werden, könnte bis zum Jahr 2050 fast jeder Bezirk einer sehr hohen Hitzebelastung ausgesetzt sein. Die Messungen des letzten Jahres zeigen bereits einen rapiden Anstieg. Allerdings ließe sich hier auf lokaler Ebene viel tun. Wenn Städte ihre Grünflächen ausweiten, dann hat dies einen unmittelbaren Einfluss auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner:innen. Der Stadtraum wird kühler und widerstandsfähiger. Vegetation rettet Leben.

Wie groß die Unterschiede sein können, ermittelte GeoSphere Austria, indem sie ihr eigenes Areal auf der Hohen Warte in Wien detailgenau mittels Drohnen und einem sehr dichten Netz aus Wetterstationen vermessen haben. Das erstaunliche Ergebnis: An einem sonnigen Tag im August gab es einen Unterschied von 40 Grad Celsius! Während einige Dächer auf der Hohen Warte sich teils auf mehr als 60 Grad Celsius aufheizten, lag die Temperatur auf den beschatteten Teilen der Wiese bei nur 20 Grad Celsius. **FJ**



**Weil Österreich altert und die Hitze zunimmt, steigen die Gesundheitsgefahren.**



© Getty Images | Unsplash+

## Globale Luftverschmutzung

**Gesundheit** Die vom Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen (UNICEF) in Auftrag gegebene Studie „State of Global Air Report 2024“ hat besorgniserregende Zahlen zu den Auswirkungen der Luftverschmutzung ermittelt. Demnach ist verschmutzte Luft weltweit der zweitwichtigste Risikofaktor für vorzeitige Todesfälle, nur noch übertroffen von Bluthochdruck, aber noch vor Tabakkonsum und Unterernährung. Insgesamt starben 2021 rund 8 Millionen Menschen daran, vor allem in Asien und Afrika. Zurückzuführen ist dies zu zwei Dritteln auf Feinstaub und Ozon in der Umgebungsluft und zu einem Drittel auf Emissionsquellen im Haushalt. Besonders verletzlich sind Kinder. Nicht nur 700.000 Todesfälle bei Kindern unter fünf Jahren sind die Folge, sondern auch bleibende Schäden in ihrer geistigen Entwicklung und an ihren Organen. **FG**

Download:

<https://www.stateofglobalair.org/resources/report/state-global-air-report-2024>

© Getty Images | Unsplash+





Positionspapier

Download:

[https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/forderungen/AK\\_forderungen-an-die-BReg\\_2024\\_web.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/forderungen/AK_forderungen-an-die-BReg_2024_web.pdf)



Oberstes Ziel jeder Bundesregierung muss es sein, dass alle Menschen in unserem Land ein gutes Leben in einer intakten Umwelt haben, und sie sich ihr Leben leisten können.

## Forderungen an die nächste Bundesregierung

**Nationalratswahl** Die Arbeiterkammer arbeitet an guten Lösungen, die das Leben der Menschen in Österreich verbessern können. Grundlage dafür sind zahlreiche Studien und die Erfahrungen unserer Mitglieder. An die zukünftige Bundesregierung ergeben sich daraus fünf zentrale Forderungen: Erstens einen Modernisierungsschub für die Arbeitswelt, denn der Arbeitsdruck ist in vielen Branchen enorm und die Kolleg:innen haben das Recht auf eine gesunde Vollzeit. Zweitens die Umsetzung des AK-Plans für einen sozialen und ökologischen Umbau, für nachhaltige Mobilität, kommunalen Klimaschutz und eine gute öffentliche Grundversorgung. Drittens den Schutz und Ausbau des Sozialstaates, damit die Kinderarmut beseitigt wird, die Gesundheitsversorgung leistbar bleibt und sich alle Menschen auf soziale Leistungen verlassen können. Viertens eine Reichen- und Konzernsteuer, denn nur so kann Gerechtigkeit erreicht werden. Fünftens ein Gleichstellungspaket für Frauen, damit Rückschritte in der Gleichstellung verhindert werden, Migrantinnen gestärkt und die Familien durch den Ausbau von Pflege-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen entlastet werden. **FJ**

Kommentar

## Generation Klimakrise



Von Smilla Buschbom

Die erste Weltklimakonferenz fand 1979 statt. Spätestens seitdem ist die Gefahr der Erderhitzung bekannt. Jetzt, 45 Jahre später, sind die Temperaturen zwar gestiegen, doch ausreichende Maßnahmen gegen den Klimawandel

**Obwohl die Temperaturen steigen, ist kein Wille zu tiefgreifender Veränderung bei den Entscheidungsträger:innen zu erkennen.**

wurden noch immer nicht ergriffen. Und die junge Generation muss die Folgen ausbaden.

Doch die Handlungsmacht liegt bei den älteren Generationen, sowohl durch

die Anzahl der Wähler:innenstimmen als auch durch ihre Dominanz in politischen Ämtern und Konzernzentralen. Mit Macht geht aber auch immer Verantwortung einher, insbesondere in Krisenzeiten. Denn wir stehen derzeit an einem entscheidenden Punkt in der Geschichte: Werden wir die Klimaziele erreichen oder unumkehrbare Kipppunkte überschreiten? Die Antwort darauf wird die Zukunft meiner und aller nachfolgenden Generationen entscheiden.

Die Lösungen gibt es bereits, sinnvolle Konzepte und Maßnahmen zur Bekämpfung der Klimakrise kennen wir. Nur der Wille zu tiefgreifender Veränderung fehlt bei vielen Entscheidungsträger:innen. Die Gründe dafür sind unterschiedlich, vielleicht ist es Komfort, vielleicht sind es Profitinteressen oder vielleicht ist es schlichtweg Ignoranz. Letztendlich sind die Ausreden auch egal, denn im Endeffekt stelle ich mir die Frage: Sollte es nicht Pflicht sein, sich um die eigenen Nachkommen zu kümmern?

Smilla Buschbom

hat ein Praktikum in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien absolviert und ist beim Jugendrat und bei Fridays for Future aktiv.

# WUM-Zeitreise



## Vor 30 Jahren

**Verpackungsverordnung** „Das erklärte Ziel der VerpackVO war und ist die Vermeidung von Verpackungsabfällen. [...] In ihrer konkreten Ausgestaltung stellt sich die VerpackVO freilich als ‚Depo- niervermeidungs‘- und ‚Zwangsver- wertungsverordnung‘ dar, da effektive Anreize zur Vermeidung fehlen. [...] Daß ‚Abfallvermeidung‘ bloß einen zufälligen Nebeneffekt darstellen würde, war von Anfang an zu erwarten, da Wirtschaft- streibende naturgemäß mit Verwertung ‚Umsätze und Gewinne‘ machen wollen und wenig Interesse daran haben, Ab- fallvermeidung zu organisieren.“



## Vor 15 Jahren

**Kohlendioxid** „Die Gefahr einer Er- wärmung der Atmosphäre durch die zunehmenden Emissionen, haupt- sächlich von Kohlendioxid, hat es mit sich gebracht, dass weltweit Maßnah- men gefordert werden, um den Aus- stoß von treibhausrelevanten Gasen zu reduzieren. Da für den Kohlendio- xid-Ausstoß die Verbrennung von fos- silen Energieträgern, also Kohle, Erdöl, Erdgas verantwortlich sind, sieht man in der Verminderung des Energiever- brauchs einen Schlüssel zur Lösung der globalen Umweltprobleme.“



© Waldeemar | Unsplash

Der deutsche Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) musste wissen, dass die eigent- liche Gefahr nicht in der Zwangsstillegung von Diesel-Pkw liegt, sondern darin, dass die Hersteller die gesundheitsgefährdenden Autos nicht technisch nachbessern.

## Dieselskandal 2.0

**Volker Wissing** ist Verkehrsminister und oberstes Aufsichtsorgan des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) für Genehmigungsverfahren und Markt- überwachung von Kraftfahrzeugen in Deutschland. In dieser Rolle schützt er allerdings ausschließlich die Autoindustrie bei Abgasmani- pulationen und blockiert seine eigene Behörde. In den Medien warnt er jetzt sogar vor der „Zwangsstillegung“ von acht Millionen Diesel-Pkw in Deutschland, wenn nicht rückwirkend auf EU-Ebene rechtliche „Klar- stellungen“ erfolgen. Seine liberalen Parteifreunde im EU-Parlament werfen von der Leyen gar einen „Feldzug gegen das Auto“ vor.

Grund ist der Motor EA288, der zwischen 2013 und 2019 in viele Die- selmodelle des VW-Konzerns eingebaut wurde und dessen Katalysa- tor auf dem Prüfstand weniger Schadstoffe ausstößt als im normalen Fahrbetrieb. Wegen dieser Abgasmanipulation steht im Herbst ein weg- weisendes Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) an, das aller Voraussicht nach, die bisherige Rechtsprechung bestätigen und eine neue Klagewelle auslösen wird.

Wissing weiß, dass der gigantische Abgasbetrug rechtlich nicht rück- wirkend „saniert“ werden kann. Das hat ihm die EU-Kommission in ei- nem Schreiben mitgeteilt. Deswegen schürt Wissing gezielt Angst bei den Autobesitzer:innen. Denn genehmigungsrechtlich ist die Sache relativ klar: Wenn ein Hersteller ein Auto in den Verkehr gebracht hat, dessen Abgasverhalten nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, muss die zuständige Behörde einen Rückruf anordnen, bei dem der Hersteller durch technische Maßnahmen den ordnungsgemäßen Zu- stand herstellt.

Dem Fahrzeughalter droht also keine „Zwangsstillegung“, sondern zunächst eine Nachrüstung. Damit wird auch der „Rechtsmangel“ of- fenkundig, durch den betroffene Konsument:innen leichter Schadens- ersatz einklagen können. Dass dies für die Autoindustrie sehr teuer wird, weiß Wissing. Deshalb wird er bis zum Schluss seine Nebelgranaten im Zeitungsboulevard werfen. **FG**



# Wo ein starker Betriebsrat ist, sehen die Beschäftigten positiver in die Zukunft

Reinhold Binder ist seit Juni letzten Jahres Vorsitzender der österreichischen Produktionsgewerkschaft PRO-GE und vertritt rund eine halbe Million Arbeiter:innen. Die Wirtschaft & Umwelt fragt nach, wie sich in Zukunft klimafreundliche Industriepolitik mit guter Beschäftigung verbinden lässt.

**Das Opel-Werk in Wien Aspern schließt nach über vierzig Jahren seine Tore. Wo sehen Sie Chancen auf sinnvolle Beschäftigung, wenn die Krise der Automobilindustrie weiter anhält?**

Mit einer klugen Industriestrategie wäre auch diese Krise gut bewältigbar und man könnte den Arbeiter:innen, die ja hohes technisches Know-how haben, eine Perspektive geben. Aber auch hier ist die Regierung säumig, obwohl in Österreich rund 1,5 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Industrie abhängig sind. Das ist grob fahrlässig, denn schon jetzt sind uns Staaten wie China oder die USA weit voraus, wenn es um Investitionen in Zukunftstechnologien geht. Aber wenn ich nach Steyr schaue, dann sehe ich, dass es auch in der Automobilindustrie durchaus Chancen gibt. Im dortigen BMW-Werk startet ab nächstem Jahr die Serienproduktion von Elektromotoren.

**Wie kann der Eindruck bekämpft werden, „die da oben“ entscheiden, schließen Werke, stellen die Produktion um und die Arbeiter:innen müssen folgen?**

Die Transformation kann nur gelingen, wenn man die Arbeiter:innen mitnimmt. Nehmen wir das Beispiel KI: Wenn ich hier nicht genau erkläre und Ängste nehme, werde ich eine verunsicherte Belegschaft haben, was nicht unbedingt förderlich für den wirtschaftlichen Erfolg ist. Wir wissen, dort, wo ein starker Betriebsrat ist, der auch in Veränderungsprozesse eingebunden ist, sehen die Beschäftigten viel positiver in die Zukunft. Und natürlich

braucht es auch einen starken, solidarischen Sozialstaat.

**Der ökologische Umbau sollte nicht zu Arbeitsverdichtung führen und die Beschäftigten auslaugen. Könnte ein Instrument besserer Klimapolitik in der Arbeitszeitverkürzung liegen?**

Arbeitszeitverkürzung kann zum Klimaschutz beitragen. Wird beispielsweise ein Tag pro Woche weniger gearbeitet, reduziert das den Pendlerverkehr ungemein. Aber davon abgesehen: Eine Arbeitszeitverkürzung ist längst überfällig, die letzte gesetzliche war vor mehr als 50 Jahren. Ich finde es heuchlerisch, permanent Verschlechterungen beim vorzeitigen Pensionsantritt zu beschließen, aber nichts dafür zu tun, dass die Menschen bis zum gesetzlichen Pensionsalter durchhalten.

**Die PRO-GE vertritt auch Beschäftigte in der Landwirtschaft, etwa Erntearbeiter:innen – wie zeigen sich für diese heute bereits die Folgen der Klimakrise?**

Diese Menschen leisten eine unfassbar harte körperliche Arbeit, leider noch immer mit zu geringen Löhnen und oftmals schlechten Arbeitsbedingungen. Die zunehmende Hitze verschärft das Ganze, denn jedes Grad mehr belastet den Körper. Wir fordern von Minister Kocher schon seit Jahren, dass das Arbeitsrecht den Klimawandel stärker berücksichtigt.

**Besteht Gefahr, dass Transformationsprozesse genutzt werden, um**



**Kollektivverträge aushöhlen? Welche Rolle kommt hier den Nationalratswahlen zu?**

Dass gerade von Wirtschaftsseite die Sozialpartnerschaft nicht mehr sehr hochgehalten wird, haben wir in der letzten Herbstlohnrunde gesehen, wo man aufgrund der hohen Inflation plötzlich die Spielregeln ändern und sich von der Banya-Formel verabschieden wollte. Diese Angriffe sind wir gewöhnt und wissen uns auch zur Wehr zu setzen. Dass jeder Veränderungsprozess dazu verleitet, die bestehenden Regeln zu untergraben, ist uns bewusst. Aber als starke Gewerkschaft mit starken Betriebsrät:innen werden wir sehr wachsam sein. Eine Regierung, die die Arbeitnehmer:innen wieder stärker in den Mittelpunkt stellt, würde uns dabei helfen. Ich kann nur allen Beschäftigten vor der Wahl raten: Informiert euch sehr genau, wer eure Interessen vertritt und lasst euch nicht von Populisten verführen.

**Dürfen wir trotz der enormen Herausforderungen optimistisch sein?**

Angst ist ein schlechter Lehrmeister. Die Veränderungsprozesse lassen sich nicht aufhalten. Was wir aber können, ist, sie zu gestalten. Eine saubere Umwelt, die Unabhängigkeit von fossiler Energie und somit von autokratischen Staaten und neue Technologien, die – richtig eingesetzt – unser Leben verbessern können, sind doch Dinge, für die sich der Einsatz lohnt. FJ

Das ganze Interview

lesen Sie in der Online-Ausgabe  
[ak-umwelt.at/](http://ak-umwelt.at/)

# Unsichere Zukunft trotz Rekordzahlen: Was unsere Bahnen jetzt brauchen

2023 war ein Rekordjahr für unsere Bahnen: Sie beförderten 328 Millionen Fahrgäste, die dabei insgesamt 14,5 Milliarden Kilometer auf der Schiene zurücklegten – ein Allzeithoch. Doch damit der Schienenverkehr zum Rückgrat eines Rechts auf gute und nachhaltige Mobilität wird, braucht es mehr: eine soziale und ökologische Bahnpolitik jenseits marktliberaler Leitbilder. Von HEINZ HÖGELSBERGER und LUKAS OBERNDORFER



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

© Markus Zahradnik



**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

**D**er Grund für den Höhenflug der Bahnen liegt einerseits in gestiegenen Energie- und Treibstoffpreisen, ausgelöst durch den Angriffskrieg Russlands, andererseits im langfristigen Kurs der österreichischen Eisenbahnpolitik. Nicht zuletzt leistete die Verkehrsgewerkschaft vda in der Phase des euphorischen Neoliberalismus (1990er-Jahre bis zur Finanzkrise 2008) erfolgreich Widerstand. Das Ergebnis: Die Liberalisierung der Bahn konnte nur so weit durchgesetzt werden, wie es durch die rechtlichen EU-Vorgaben absolut notwendig geworden war. Auch blieben die Investitionen in die Bahninfrastruktur im europäischen Zusammenhang vergleichsweise hoch. Welchen Unterschied das macht, lässt sich regelmäßig bei Reisen mit der Deutschen Bahn erfahren, die eine gegenteilige Entwicklung durchlief (siehe Beitrag S. 14).

Auf dieser Basis konnte Klimaministerin Leonore Gewessler nach ihrer Angelobung 2020 wichtige Schritte in Richtung einer Mobilitätswende setzen: 2021 führte die Bundesregierung das Klimaticket ein, das Pendler:innen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr eine günstige Mobilität ermöglicht. Der ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 sieht beachtliche Investitionen von mehr als 21 Milliarden Euro vor, um das Schienennetz weiter zu modernisieren und auszubauen. Außerdem haben die ÖBB unter Verantwortung von Ministerin Gewessler die Nachtzugverbindungen ausgebaut. Da aber die Bundesregierung insgesamt nicht bereit war, mit den marktliberalen Prinzipien zu

brechen, die die Verkehrspolitik in den letzten Jahrzehnten bestimmt haben, bleibt die Mobilitätswende instabil und zu langsam. Die im Februar 2024 notwendig gewordene Fahrplanausdünnung offenbart strukturelle Mängel, auf die AK und Gewerkschaft vda immer wieder hingewiesen haben: Aufgrund mangelnder finanzieller Ausstattung fiel die Personalsituation im Fahrdienst und in den Werkstätten immer weiter hinter die Service- und Fahrplanausweitung zurück.

## Aus den Fehlern der Vergangenheit lernen

Ähnliches lässt sich bei der Ausstattung mit Schienenfahrzeugen beobachten: Der von der Europäischen Kommission seit drei Jahrzehnten verfolgte Ansatz der Liberalisierung, der mit dem Versprechen von Effizienz und Entbürokratisierung einherging, hat sich empirisch als falsch erwiesen. Nicht nur bei der Vergabe von Bahnleistungen, sondern auch bei der Beschaffung von Fahrzeugen sind die Verfahren aufwändiger und durch Einsprüche und Gerichtsverfahren langwieriger und weniger planbar geworden. Genauso wenig existiert eine Produktionspolitik, die sicherstellt, dass das für die Ausweitung der Fahrpläne notwendige Wagenmaterial auch rasch genug, regional und sozial-ökologisch hergestellt wird. Hinzu kommt, dass Reisezugwaggons aus Kostengründen vorschnell ausgemustert wurden. All dies führt dazu, dass unsere Bahnen derzeit zu wenig Material haben, um die gesetzten Ziele auch nachhaltig und langfristig erreichen zu können.



Statt 60 : 40  
→ 40 : 60

so soll sich bis zum Jahr 2040 der Modalsplit vom motorisierten Individualverkehr hin zu umweltverträglicheren Verkehrsmitteln umgekehrt haben.

Da die Bundesregierung ihre klima- und verkehrspolitischen Maßnahmen nicht mit einer entsprechenden wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Strategie untermauert, fehlt es an ausreichendem Personal und Schienenfahrzeugen. Nur durch enormen Einsatz, Überstunden und viel Stress können die Beschäftigten unsere Bahnen am Laufen halten. Damit droht das Ziel der Bundesregierung, die Kapazitäten auf der Schiene bis 2040 zu verdoppeln, verfehlt zu werden. Bei der Bahn zeigt sich: Ökologische Ziele bleiben unerreichbar, wenn dabei soziale und wirtschaftspolitische Fragen ausgeblendet werden.

**Der von der Europäischen Kommission verfolgte Ansatz der Liberalisierung, Effizienz und Entbürokratisierung versprach, hat sich empirisch als falsch erwiesen.**

Ein Beispiel dafür ist der 2021 veröffentlichte „Mobilitätsmasterplan“. Er legt wichtige verkehrspolitische Ziele fest, hinter die auch die nächste Bundesregierung nicht zurückfallen darf. Neben der Verdoppelung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene bis 2040 ist dies vor allem die Umkehrung des Modalsplits zwischen motorisiertem Individualverkehr und Umweltverbund (den aufeinander abgestimmten umweltverträglichen Verkehrsmitteln) von heute noch rund 60 zu 40 Prozent auf 40 zu 60 Prozent. Allerdings findet sich weder im Mobilitätsmasterplan noch in anderen Strategiedokumenten ein wirtschaftspolitischer Fahrplan, wie diese Ziele auch zu erreichen sind. Die wenigen aufgeführten wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die sich im Mobilitätsmasterplan finden, verbleiben ganz im marktliberalen Paradigma: Grüne Finanzmärkte und eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung sollen es richten. Was man vergeblich sucht: eine beschäftigungs- und sozialpolitische Strategie, um dem demografischen Wandel und den durch die Mobilitätswende notwendigen Ausbau der Beschäftigung mit aktiver Arbeitsmarktpolitik und guten Arbeitsbedingungen zu bewältigen.

### Sieben Weichenstellungen für die Bahn der Zukunft

Wir alle haben ein Recht auf gute und nachhaltige Mobilität und unsere Bahnen müssen dessen Rückgrat sein. Doch dieses Recht kann nur durch

eine Verbindung der sozialen und ökologischen Frage durchgesetzt werden. Die kommende Bundesregierung muss sich daher nicht nur daran messen lassen, ob sie die Ziele des „Mobilitätsmasterplans“ und des „ÖBB-Rahmenplans“ beibehält, sondern muss diese unbedingt auch durch eine wirtschafts- und sozialpolitische Strategie für unsere Bahnen zu ergänzen, damit die gesteckten Ziele überhaupt erreicht werden können. Dazu gehören **sieben zentrale Weichenstellungen**:

## 1 Offensive Beschäftigungspolitik und bessere Arbeitsbedingungen

Nur mit guten Arbeitsbedingungen, höheren Löhnen und ausreichenden Ausbildungsplätzen wird es gelingen, das notwendige Personal für die Mobilitätswende und die Bewältigung des demografischen Wandels zu gewinnen. Dazu bedarf es einer aktiven und mit entsprechenden Mitteln ausgestatteten Arbeitsmarktpolitik. Schichtpläne und Arbeitszeiten müssen zudem eine bessere Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben ermöglichen. Gleichzeitig muss die tatsächliche Arbeitszeit manipulationssicher durch eine unabhängige Kontrollbehörde überwacht werden.

## 2 Sicherheit und Komfort durch qualifiziertes und ausreichendes Personal

Sicherheits- und Ausbildungsstandards dürfen nicht weiter nach unten nivelliert werden, sondern sollten im Interesse der Beschäftigten und Fahrgäste auf höchstem Qualitätsniveau innerhalb der EU harmonisiert werden. Teil dessen muss sein, dass kein Zug ohne Zugbegleiter geführt wird und Züge mit vielen Fahrgästen von mindestens zwei Zugbegleiter betreut werden. Dies erhöht die Sicherheit aller und ermöglicht die Unterstützung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen (insbesondere von Älteren und Menschen mit Behinderung). Statt menschenleerer „Geisterbahnhöfe“ braucht es personell gut ausgestattete „Mobility Hubs“ als Umsteigedrehscheiben mit Sanitär- und Ruheräumen für Beschäftigte und Fahrgäste. Mehr Personal bedeutet mehr Zuverlässigkeit, mehr Komfort und gute Kommunikation – das macht Bahnfahren noch attraktiver. Die höheren Kosten müssen den Eisenbahnunternehmen nicht zuletzt durch eine Anpassung der Verkehrsdiensteverträge abgegolten werden. ▷

### Kurzgefasst

Unsere Bahnen sind ein entscheidender Faktor für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität. Wenn die politischen Ziele einer Mobilitätswende auch tatsächlich umgesetzt werden sollen, braucht es Investitionen, eine aktive Beschäftigungspolitik und eine Industriestrategie. Mit Liberalisierung ist dies nachweislich nicht zu erreichen.



### 3 Die Mobilitätswende durch aktive Industriepolitik regional, sozial und ökologisch produzieren

Schon heute steht Österreich im Bereich der Eisenbahnindustrie mit 15.000 Beschäftigten gut da. Damit auch in Zukunft die für den Ausbau unserer Bahnen notwendigen Produkte – wie Schienenfahrzeuge, Signaltechnik und Schienen – schnell genug, möglichst regional und mit guten Arbeitsbedingungen hergestellt werden können, braucht es eine aktive und planende Wirtschaftspolitik. Damit unsere Eisenbahnindustrie entsprechend ausgebaut wird und die zunehmende Digitalisierung noch besser umsetzen kann, muss sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass auch die Eisenbahnindustrie als „wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ definiert wird und dafür öffentliche Beihilfen erhalten kann. Bei Ausschreibungen braucht es verpflichtende Kriterien für regionale Wertschöpfung, soziale Arbeits- und ökologische Produktionsbedingungen und eine Beschleunigung der Vergabeverfahren. Mit entsprechenden Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen sowie einem planvollen Umbau der Wirtschaft stellt Österreich sicher, dass trotz Krise in der Automobilbranche (z. B. bei Opel, Magna, Steyr Automotive) die industriellen Potenziale erhalten und sogar nachhaltig neu positioniert werden können.

### 4 Notwendige Investitionen in unsere Bahnen durch einen EU-Transformationsfonds sicherstellen

Sozial-ökologische Investitionen in den Schienenverkehr müssen von den EU-Fiskalregeln ausgenommen werden. Zudem braucht es ab 2026 einen Nachfolger für den Wiederaufbaufonds, damit zusätzliche europäische Mittel für den Ausbau, den Zusammenschluss, die Wiederinbetriebnahme und die Modernisierung des Schienennetzes zur Verfügung stehen.

### 5 Von der Straße auf die Schiene mit mehr (Steuer-)Gerechtigkeit

Während Unternehmen im Bahnbereich flächendeckend eine Schienenmaut (Infrastrukturbenützungsentgelt) entrichten müssen, gilt die Lkw-Maut derzeit nur für das hochrangige Straßennetz. Dieses umfasst jedoch nur etwa zwei Prozent des gesamten Straßennetzes. Eine flächendeckende Lkw-Maut, wie sie beispielsweise

in der Schweiz existiert, würde daher für mehr Kostentransparenz sorgen und die Steuerprivilegien des Straßenverkehrs gegenüber der Schiene verringern. Bei Einführung einer solchen Mautpflicht für jeden gefahrenen Lkw-Kilometer auf der Straße wäre mit zusätzlichen Einnahmen von etwa 500 Millionen Euro zu rechnen. Weitere 700 Millionen Euro könnten durch die vollständige Ausschöpfung des unionsrechtlichen Spielraums (Wegekosten-RL) bei Lkw-Mautaufschlägen für CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung eingenommen werden. Damit könnte der Schienenverkehr auf der Straße einen fairen Beitrag zur Finanzierung der Mobilitätswende leisten. Als Gegenfinanzierung auf EU-Ebene bietet sich u. a. eine Kerosinsteuer in der EU oder zumindest in möglichst vielen EU-Ländern an. Darüber hinaus braucht es Kontrollen mit Biss und eine Auftraggeberhaftung, die der Frächterlobby den Anreiz zu Lohn- und Sozialdumping, zum Verstoß gegen Lenk- und Ruhezeiten und zur Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzungen nimmt.

### 6 Mehr Investitionen in den Güterverkehr

Nahezu desaströs hat sich die Liberalisierung im Bereich des Schienengüterverkehrs ausgewirkt. Sein „Marktanteil“ sollte laut der ursprünglichen Ziele steigen, sinkt aber immer weiter. Jahrzehntlang bestand das Geschäftsmodell der Staatsbahnen darin, mit sogenannten Ganzzügen – die „in einem Stück“ von A nach B fahren – ausreichend Gewinn zu machen, um damit den arbeits- und kostenintensiven Einzelwagenverkehr betreiben zu können. Durch die Eisenbahnliberalisierung kam es zu einem Rosinenpicken: Die profitablen Ganzzüge übernahmen mehrheitlich private Anbieter. Das mühselige „Gröschlergeschäft“ des Einzelwagenverkehrs überließ man den Staatsbahnen, die es wegen seiner Kostenintensität kontinuierlich zurückfuhren. Große Hoffnung wird in den Einsatz der „Digitalen Automatischen Kupplung“ (DAK) gesetzt. Sie könnte die Bildung von Güterzügen effizienter und damit kostengünstiger machen und damit der Billigkonkurrenz durch den Lkw-Verkehr Paroli bieten. Für eine rasche Implementierung der DAK ist eine öffentliche Finanzierung nach Schweizer Vorbild notwendig. Förderungen allein werden aber nicht reichen.

**Eine gut ausgestattete Bahn kann als attraktiver und ökologischer Arbeitgeber Sicherheit in einer sich turbulent wandelnden Gesellschaft bieten.**

# Zukunft auf Schiene

**Unsere heimischen Bahnen stechen europaweit mit Qualität, Sicherheit und Pünktlichkeit hervor.** Sie sichern über 50.000 Arbeitsplätze und sind Lokomotiven für die Mobilität der Zukunft. Damit sie noch besser werden, müssen wir jetzt die Weichen stellen: mit Investitionen in Infrastruktur und Züge für bessere Verbindungen und einer großen Joboffensive.

**Doch das Gegenteil droht:** Unsere Bahnen sind in Gefahr – und mit ihnen Qualität, Sicherheit und Jobs! Neue EU-Vergaberegeln bedrohen die bewährten öffentlichen Betreiber. In Österreich steht mit den Nationalratswahlen eine Richtungsentscheidung an. Mit der Initiative **Unserer Bahnen – Zukunft auf Schiene** wollen wir (AK und Gewerkschaft vda) parteiunabhängig darauf einwirken, dass auf europäischer und nationaler Ebene in der Bahnpolitik die richtigen Weichen für Fahrgäste, Beschäftigte und das Klima gestellt werden.

**Gemeinsam mit unseren Unterstützer:innen bauen wir Druck auf,** damit die Bahnen die Zukunft bekommen, die sie und wir uns verdienen. Dazu braucht es ausreichende Finanzierung und Gemeinwohlorientierung statt weiterer Liberalisierungsschritte und mehr Mitbestimmung und Demokratie statt einer Ausrichtung am marktliberalen Denken. Auf [unsere-bahnen.at](http://unsere-bahnen.at) finden sich aktuelle weiterführende Informationen und Blogbeiträge zum Thema. Auf Instagram, Facebook und Twitter kann man der Initiative folgen und mit ihr in Kontakt treten.

## 7 Demokratie statt Liberalisierung

Wir benötigen eine Eisenbahn, die für uns alle da ist und unsere Mobilitätsbedürfnisse abdecken kann. Deshalb braucht es mehr Mitbestimmung darüber, wo Strecken ausgebaut werden und in welcher Taktung die Bahnen fahren sollen. Statt einem profitgetriebenen Wettbewerb nach unten braucht es eine zielgerichtete Orientierung an den Bedürfnissen der Fahrgäste. Ebenso müssen die Beschäftigten, ihre Interessen und ihr Wissen in den Aus- und Umbau der Bahnen einbezogen werden. Deshalb wollen wir als AK die Bahnen weiterhin im öffentlichen Eigentum sehen und lehnen weitere Liberalisierungstendenzen der Europäischen Kommission entschieden ab (siehe Beitrag S. 18). Die öffentliche Hand muss auch künftig entscheiden können, welches Bahnunternehmen es mit dem Betrieb nicht kostendeckender Bahnverkehre betraut und nicht gezwungen sein,

**Bei der Bahn zeigt sich: Ökologische Ziele bleiben unerreichbar, wenn soziale und wirtschaftspolitische Fragen ausgeblendet werden.**

diese auszuschreiben. Dass dies möglich ist, hat die AK mit rechtlichen Gutachten bewiesen.

## Der Zeitpunkt ist jetzt: Richtungsentscheidung für unsere Bahnen

Die bevorstehenden Nationalratswahlen und die darauffolgende Regierungsbildung werden erheblichen Einfluss auf die Zukunft unserer Bahnen haben. In der letzten Legislaturperiode konnten zwar erste Akzente in Richtung Mobilitätswende gesetzt werden, weil die Bundesregierung dabei aber die Wirtschafts- und Sozialpolitik ausgeblendet hat, erfolgten bisherige Änderungen auf dem Rücken der Beschäftigten und bleiben daher instabil. Wie prekär die Lage der Bahn ist und dass sogar ein Kollaps nicht ausgeschlossen werden kann, zeigt die jüngere Geschichte. Vor gut zwei Jahrzehnten kam es ebenfalls nach Wahlen zur Zerstücklung der ÖBB in zahlreiche Teilunternehmen, es folgten Personalabbau, Regionalbahnschließungen und die Bestellung eines teilweise unfähigen Managements. Entwicklungen, die bis heute negativ nachwirken und Österreich als Bahnland geschwächt haben.

Die wichtige Richtungsentscheidung bei der Nationalratswahl lautet daher: Wird der eingeschlagene Weg einer Mobilitätswende durch eine Sozial- und Wirtschaftspolitik unterfüttert und vertieft – oder gehen wir zurück? Eine neue Regierung hat jedenfalls die Chance unsere Bahnen als Hebel für den notwendigen sozialen und ökologischen Umbau einzusetzen. Eine entsprechend ausgestattete Bahn kann als attraktiver und ökologischer Arbeitgeber Sicherheit in einer sich turbulent wandelnden Gesellschaft bieten. Durch eine aktive und planende Forschungs-, Vergabe- und Produktionspolitik können fossile Sektoren rascher geschlossen und Österreichs industriellen Potentiale verstärkt in die Eisenbahnindustrie gelenkt und dadurch gesichert werden.

Aufbauend auf den Stärken des österreichischen Kurses in der Eisenbahnpolitik könnten die Bahnen zum Herzstück eines Rechtes auf gute und nachhaltige Mobilität werden. Ein Recht, das es allen Menschen ermöglicht, ihre Arbeits- und Alltagswege komfortabel, kostengünstig und frei vom Zwang zum eigenen Auto zurückzulegen. Ein Recht, das ermöglicht, wertvolle Flächen den Menschen und der Natur zurückzugeben. Ein Recht, das Fahrgäste und Verkehrsbeschäftigte in den Mittelpunkt rückt und nicht Profite. □

# Die verfehlten Verheißungen des Wettbewerbs

Lok- und Oberleitungsschäden, Verzögerungen im Betriebsablauf, zuverlässige Ausfälle des WLANs sowie geschlossene oder unzureichend bestückte Bordbistros – das fatale Erscheinungsbild der vor 30 Jahren privatisierten Deutschen Bahn (DB) hat viele Facetten. Von TIM ENGARTNER

© Frank Jedicke



**Tim Engartner** ist Professor für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung an der Universität zu Köln und untersucht die von der Europäischen Union implementierte Liberalisierung des Schienenverkehrs auf das Bahnwesen.  
© Universität zu Köln

**S**tatt aus den Verwerfungen auf dem größten Europäischen Schienenverkehrsmarkt zu lernen, werden die Prinzipien der Gewinn- und Wettbewerbsorientierung weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene angetastet. Im Gegenteil: Die Forderung nach mehr Wettbewerb verhält nicht, könne dieser doch dazu führen, dass die DB AG die Pünktlichkeit ihrer Züge verbessert, ihr Tarifsysteem entwirrt, den Stand der Technik bei der Ausstattung ihres rollenden Materials beherzigt und den gastronomischen Service auf ein akzeptables Niveau bringt. Neben dem Beauftragten der Bundesregierung für Schienenverkehr, Michael Theurer (FDP), ließen sich zuletzt auch das Bundeskartellamt und die Monopolkommission mit ähnlichen Forderungen zitieren.

## Verkehrsplanung statt Verkehrsmarkt

Diese Forderungen nach mehr Wettbewerb ignorieren jedoch nicht nur die Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs, sondern auch die Tatsache, dass der Wettbewerbsmechanismus im Zusammenhang mit einer „marktgerechten“ Verkehrsbedienung gravierende volkswirtschaftliche Fehlentwicklungen hervorruft. Wie nicht zuletzt der Begriff „Verkehrsplanung“ verdeutlicht, stellt die Verkehrswirtschaft aufgrund ihrer zahlreichen Ei-

gengesetzlichkeiten einen wettbewerblichen Ausnahmebereich dar. Staatliche Eingriffe im Sinne gesellschaftlicher Zielvorgaben – beispielsweise eine Drosselung des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Klimaschutzes oder die infrastrukturelle Anbindung ländlicher Regionen – gelten als zentrale verkehrspolitische Hebel. Im blinden Glauben an die belebende Kraft des Wettbewerbs wird übersehen, dass Wettbewerber die gleiche marode Schieneninfrastruktur nutzen müssen.

Mehr Wettbewerb führt keineswegs zu einer besseren Zugtaktung, erschwinglicheren Preisen und einer flächendeckenden Versorgung mit Schienenverkehrsleistungen. Sollen im Wettbewerb agierende Eisenbahnverkehrsunternehmen aus verkehrsplanerischen Erwägungen zum Betrieb unrentabler Streckenabschnitte verleitet werden, lässt sich dies seitens der Aufgabenträger häufig nur dadurch bewerkstelligen, dass den Unternehmen besonders lukrative Strecken bzw. Streckenmonopole zugebilligt werden. Letzteres war und ist in Großbritannien gang und gäbe, wo die rigide Privatisierungs- und Wettbewerbspolitik der 1990er-Jahre krachend gescheitert ist. Unverändert erhalten die erfolgreichen Bieter im Rahmen des Vergabeverfahrens „Streckenmonopole auf Zeit“. Dass dieses System zu den höchsten Ticketpreisen Europas geführt hat, spricht ein-

**Die Liberalisierung des Bahnwesens in Großbritannien hat zu den höchsten Ticketpreisen Europas geführt.**





Ein Intercity-Express (ICE) im Frankfurter Hauptbahnhof. Das Aushängeschild des Personenfernverkehrs der Deutschen Bahn wurde anfangs als „doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug“ beworben. Heute fallen die ICE-Züge vor allem durch Verspätungen auf.

deutig gegen eine (radikale) Liberalisierung des Bahnwesens. Schließlich können mehrere Schienenverkehrsunternehmen ihr Produkt in Gestalt von Bahnfahrten nicht gleichzeitig auf demselben Schienenstrang anbieten.

### Ruinöser Wettbewerb

Eine weitere Gefahr liegt in einem ruinösen Wettbewerb. In Zeiten von Fachkräftemangel, Mindestlohn und erfolgreichen Gewerkschaften können die Wettbewerbsbahnen ihre Praxis des Lohndumpings glücklicherweise nicht mehr länger im selben Maße aufrechterhalten. Vielen Bahnunternehmen sind dadurch die Gewinne weggebrochen. Und auch in anderen Bereichen waren Sparmaßnahmen der Konkurrenzunternehmen der ausschlaggebende Faktor, um die Ausschreibungen der Länder für sich zu entscheiden. Damit waren allerdings nicht selten erhebliche Probleme verbunden, die an die grassierenden Defizite der DB erinnern, beispielsweise verspätete, ausfallende oder schlicht unkomfortable Züge. Die Länder als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) reagierten auf diese Missstände mit strikteren Vorgaben, wodurch die Spielräume der Wettbewerbsbahnen merklich eingeschränkt wurden.

Nicht nur deshalb stellt sich die Frage, wie sinnhaft die für die Durchsetzung von Wettbewerb notwen-

digen Ausschreibungsverfahren mit ihren detailliert ausgestalteten Vorgaben sind. Selbst Ökonomen:innen stellen mittlerweile eine Direktvergabe an öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Diskussion, gehen diese doch u. a. mit „relevanten Kostenreduktionen bei der Fahrzeugbereitstellung“ einher, so das Ergebnis einer Studie der Universität Weimar 2020 (Becker et al.). Was in der Wettbewerbseuphorie untergeht, ist der Umstand, dass die kompetitive Vergabe im Schienenverkehrssektor nicht ohne Verwaltung, Koordination und Kontrolle auskommt. International ist aus Gesprächen mit schwedischen Vergabestellen bekannt, dass dort 4,9 Prozent der anfallenden Kosten auf die Beauftragung entfallen. Dirk Schlömer, Geschäftsführer von mobifaire.V. – einer gemeinnützigen Organisation zum Schutz von Beschäftigten und Verbraucherrechten in der Mobilitätsbranche – schätzt den Anteil in Deutschland auf bis zu ca. 3 Prozent.

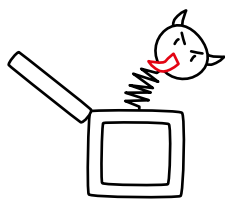
### Vorzüge der Direktvergabe vs. Abellio-Pleite

Österreich hingegen verzichtet darauf, es Staaten wie Schweden und Deutschland gleichzutun und setzt weiterhin auf Direktvergaben. Nicht zu Unrecht verweist man seitens der Österreicher- ▷

**Die Bahn befindet sich bereits in einem ausgesprochen starken Wettbewerb, nämlich in der Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern.**

### Kurzgefasst

Die Verkehrswende zugunsten der Bahn bleibt nach wie vor aus. Statt auf eine konsequente Investitions- und Koordinationspolitik zu setzen, wird der Glaube an die belebende Kraft des Wettbewerbs von der EU-Kommission und den meisten Mitgliedstaaten unverändert beschworen. Dabei führt er – wie der deutsche Schienenverkehrsmarkt belegt – aufs Abstellgleis.



## 30 Jahre „privat“

ist die Deutsche Bahn. Anfang 1994 wurde sie eine Aktiengesellschaft, aber an die Börse ging sie nie. Alle Aktien sind in staatlicher Hand. Die erhofften Gewinne blieben aus.

schen Bundesbahnen (ÖBB) auf abschreckende Beispiele wie das Bahnsystem im Vereinigten Königreich, während sich europäische Vorreiter wie die Schweiz oder eben Österreich durch eine stärkere Staatsorientierung und Direktvergaben auszeichnen. Wenn immer mehr gewinnorientierte Unternehmen auf den Schienenverkehrsmarkt drängen, laufen sie Gefahr, ihre Kalkulationen zu niedrig anzusetzen, um möglichst viele Ausschreibungen zu gewinnen. Unter Umständen sind die zu niedrig angesetzten Kalkulationen sogar so gravierend, dass ganze (Teil-)Unternehmen

bankrottgehen – so geschehen bei der Abellio Rail, die bis zu ihrer Insolvenz 2022 im Regionalverkehr Nordrhein-Westfalens tätig war.

**Wenn der europäische Bahnsektor zur Erreichung der Klimaziele beitragen soll, muss die Liberalisierungsideologie weichen.**

Mit Dumpingpreisen hatte das Tochterunternehmen der niederländischen Staatsbahn vor einigen Jahren die Ausschreibungen für eine Reihe von Verbindungen für sich entscheiden können. Wie auch andere Betreibergesellschaften ließ sich Abellio im Kampf um Marktanteile in Konkurrenz zur DB Regio auf absurde Vertragsbedingungen ein. So musste das Unternehmen selbst dann hohe Strafzahlungen für Zugausfälle und Verspätungen leisten, wenn diese durch Baustellen der ehemaligen DB Netz AG verursacht worden waren. Letztlich musste die öffentliche Hand in Gestalt des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) einspringen, indem es der Branche bis 2032 mit insgesamt 928 Millionen Euro unter die Arme greift. Statt die fatalen Folgen des ruinösen Wettbewerbs zu erkennen und aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen, betrachtete die damalige NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes (CDU) das Desaster als üblichen Vorgang der Marktvereinbarung.

## Hohe Erwartungen an die Bahn

Schließlich wird ein grundlegender Umstand meistens gänzlich verkannt: Die Bahn befindet sich bereits in einem ausgesprochen starken Wettbewerb – genauer gesagt: in einem harten intermodalen Wettbewerb, also in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern. Sie muss sich gegen Konkurrenten im Straßen- und Luftverkehr behaupten, im Gütertransport auch gegenüber der Schifffahrt. Der vermeintliche intramodale Wettbewerb um den schnellsten, preiswertesten und komfortabelsten Zug – verbunden mit vielen verschiedenen Fahrplänen – führt Bahnfahrende hingegen nicht ans Ziel, sondern ins Chaos. Kurzum: Die im Volksmund fest verankerte Losung „Konkurrenz belebt das Geschäft“ trifft hier gerade nicht zu.

Wenn der europäische Bahnsektor zur Erreichung der Klimaziele beitragen soll, muss die Liberalisierungsideologie weichen. Denn ein ideologiefreier Realitätscheck zeigt, dass sich die Verheißungen des Wettbewerbs nicht erfüllen. So wurde die DB AG vor 30 Jahren mit dem Ziel der Wettbewerbsfähigkeit ins Handelsregister der Stadt Berlin eingetragen und auf Gewinnorientierung verpflichtet. Die in der Ära des damaligen DB-Chefs Hartmut Mehdorn aufgesetzten Rationalisierungsprogramme wie „RZ 2000“, „Mora C“ und „RZ 2000 Plus“, in deren Rahmen unwirtschaftliche Infrastrukturen wie Weichen und Gleisanschlüsse, aber auch ganze Strecken rückgebaut oder stillgelegt wurden, hallt bis heute unheilvoll nach. Jeder Fan, der während der diesjährigen Fußball-Europameisterschaft per Bahn zwischen Hamburg und München unterwegs war, musste dies erfahren. Und auch der Blick über den Ärmelkanal ist lehrreich: Die frisch ins Amt gewählte Labour-Regierung in Großbritannien hat mit weitreichenden Renationalisierungsmaßnahmen eine Abkehr vom rigiden Wettbewerb auf der Schiene angekündigt. Österreich und die Schweiz hingegen, die ihre Eisenbahnen weitgehend in staatlichem Besitz und Betrieb belassen haben, stehen nach wie vor deutlich besser da. Sie zeigen, dass sich das Bahnwesen nicht länger dem Diktat der ebenso kurzfristigen wie kurzfristigen Gewinnmaximierung unterwerfen darf, wenn die klimapolitisch unverzichtbare Mobilitätswende aufs Gleis gesetzt werden soll. □

### Mehr zum Thema?

Tim Engartner:  
Der Irrglaube an den Wettbewerb: Warum Netz und Betrieb nicht getrennt werden dürfen. In **Unsere Bahnen** unter:



# „Der Straßenverkehr hat einen Wettbewerbsvorteil“

Der Schienenverkehr ist das Rückgrat der notwendigen Mobilitätswende. Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich hierzu ambitionierte Ziele gesetzt. Wirtschaft & Umwelt fragt den Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG Andreas Matthä nach dem aktuellen Stand der Dinge.

## Der ÖBB-Fahrplan ist zuletzt ausgeweitet worden, aber fehlt es für die Umsetzung nicht an Beschäftigten und rollendem Material?

Wir hatten im Frühjahr aufgrund der verspäteten Zugauslieferungen einen Engpass an Wagenmaterial. Das haben wir soweit wieder im Griff und wir erwarten in den nächsten Jahren weitere 330 neue Züge. Allerdings sind Baustellen in Österreich und ganz Europa weiterhin ein Problem, insbesondere im benachbarten Deutschland. Auf der Personalseite haben wir das Glück, dass wir als Arbeitgeber als attraktiv gelten und eine eigene Lehrlingsausbildung mit 2.000 Lehrlingen haben.

## Mit ihrem „Mobilitätsmasterplan“ will die Regierung, dass in Zukunft 40 Prozent des gesamten Güterverkehrs mit der Bahn erledigt wird, derzeit droht der Anteil allerdings sogar auf 25 Prozent zu sinken.

## Auf der Brennerautobahn wird der Lkw-Verkehr ab 2025 wegen der Sanierung eingeschränkt. Was können die ÖBB dann „liefern“?

Sie bohren in meinen Wunden. Obwohl der sogenannte Modalanteil im Schienengüterverkehr in Österreich einen Rekordwert in Europa darstellt, ist er auf 27 Prozent gesunken. Hier könnte die Politik tatsächlich etwas tun, denn aus meiner Sicht ist der Straßenverkehr deutlich im Wettbewerbsvorteil. Denken Sie nur daran, dass die Strompreise für den Zug noch immer sehr hoch sind, während sich der Dieselpreis wieder auf Vorkrisenniveau eingependelt hat. Die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer sollten uns aber zu denken geben: Während sich die Bahnbranche streng an österreichische Mindeststandards

hält, hat man oft den Eindruck, dass die Lkw-Branche das nicht so eng sieht. Was die Sanierung der Brennerautobahn betrifft, rechnen wir dennoch mit mehr Nachfrage für die Leistungen der Rollenden Landstraße (ROLA). Im Zeitraum der Sperrungen und Baustellen und werden alles dafür tun, für möglichst viele Lkw eine Alternative zu bieten.

## Die Gewerkschaft vda fordert Zugbegleiter:innen in jedem Zug, weil dies Sicherheit und Service erhöht. Wie sehen Sie die Chancen dafür?

Zugbegleiter:innen sind die Visitenkarte der ÖBB und stehen für unsere Fahrgäste für Service und Sicherheit. Im Fernverkehr haben wir in jedem Zug Zugbegleiter:innen und zusätzlich Servicepersonal fürs Catering. Im Nahverkehr geben grundsätzlich die Verkehrsdienstverträge (VDV) vor, in welchen Zügen Zugbegleiter:innen sind und in welchen nicht. Angesichts des problematischen Verhaltens mancher Fahrgäste wären uns mehr Zugbegleiter:innen bzw. Securities auf bestimmten Strecken durchaus recht. Dies müsste jedoch von unseren Bestellern beauftragt werden.

## Die ÖBB sehen Regierungen kommen und gehen, die mal mehr und mal weniger bahnfreundlich sind. Wie gelingt es, die erreichten Fortschritte abzusichern?

Das sehe ich anders. Ich habe in den letzten Jahren viele Regierungen kommen und gehen sehen. Allein in meiner Amtszeit als CEO hatte das Verkehrsministerium drei unterschiedliche Farben. Und alle haben die Bahn unterstützt. Das muss auch einmal gesagt werden. Ich wünsch' mir von der nächsten Re-



Andreas Matthä ist seit 2016 als Vorstandsvorsitzender für die Geschicke der Österreichischen Bundesbahnen verantwortlich.

gierung, dass diese Einstellung erhalten und die ÖBB ein rot-weiß-rotes Leitunternehmen bleiben.

## Wie stehen Sie zur Liberalisierung im Bahnsektor?

Zum einen zeigt sie, dass Wettbewerb den Markt belebt und Innovationen vorantreibt. Die Züge der Westbahn sind voll – und unsere auch. Das ist gut! Aber ich trete für Liberalisierung mit Augenmaß ein. Die Direktvergabe ist in vielen Fällen die sinnvollste und effizienteste Variante, nämlich dort, wo kein eigenwirtschaftliches Angebot machbar ist und hoher Regionalbezug eines Eisenbahnverkehrsunternehmens besteht. Ausschreibungen sind teuer und brauchen lange Vorbereitung. Das zahlt sich für große Verkehrsaufträge wahrscheinlich aus, nicht aber für jede regionale Strecke. Zudem braucht es bei der hohen Anzahl an Zügen im österreichischen Netz Struktur und Ordnung, um möglichst viel Kapazität aus der Infrastruktur „herausholen“ zu können. Wenn Trassen voll liberalisiert von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Belieben bestellt werden können, vernichten wir wertvolle Trassenkapazitäten der Infrastruktur und damit unser aller Steuergeld. **FJ**

## Das ganze Interview

lesen Sie in der Online-Ausgabe  
[ak-umwelt.at/](https://www.ak-umwelt.at/)



# Mobilitätswende aufgleisen – Arbeitnehmer:innen am Zug

Die Eisenbahn birgt ein enormes Potenzial zur Überwindung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Krise. Doch ohne gute Arbeitsbedingungen für Verkehrsbeschäftigte wird eine Mobilitätswende nicht gelingen. Von SABINE STELCZENMAYR



Sabine Stelczenmayr arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien als Referentin für Eisenbahnpolitik.

© Ramin Aryaie

**D**ie Liberalisierungsschritte im Schienenpersonenverkehr wurden in den aktuellen und ehemaligen EU-Mitgliedsstaaten unterschiedlich umgesetzt. Der vergleichsweise stark liberalisierte Schienenpersonenverkehr in Deutschland und Großbritannien im Gegensatz zu Österreich und der Schweiz zeigt deutlich die Auswirkungen des Wettbewerbs auf der Schiene: Während in Deutschland die Privatisierung der Bahnbranche zu einer Fahrplanfragmentierung, höheren Ticketpreisen, staatlichen Mehrkosten durch Insolvenzen von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und fehlenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur geführt hat (siehe Beitrag S.14), fahren die schweizer und österreichischen Bahnen Fahrstreckrekorde ein. Ein Bericht im kürzlich erschienenen Magazin „mopinio“ von mobifair Deutschland (Ausgabe 02/2024) belegt, dass der Wettbewerb auf der Schiene zu einem leistungsschwachen Bahnsystem geführt hat. Mittlerweile bewerben sich im Durchschnitt nur noch 1,4 Eisenbahnver-

kehrsunternehmen bei Ausschreibungsverfahren, aufgrund der kostenintensiven Erfordernisse und geringen Profitmöglichkeiten in der Eisenbahnbranche. Dieser Weg sollte dringend korrigiert werden, denn in der Bahn steckt mehr.

## Bedeutung der Bahnen in Österreich

Aktuell sind über 50.000 Menschen in den österreichischen Eisenbahnunternehmen beschäftigt und arbeiten im unregelmäßigen Schichtdienst, damit Menschen und Güter möglichst rasch, leistungsfähig und klimaschonend an ihr Ziel kommen. Zusätzlich ist die technologische Innovationsfähigkeit, Wertschöpfung und Beschäftigung der heimischen und europäischen Bahnindustrie ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ein Mehr-an-Bahn ist daher ein Teil der Lösung, um leistbare Mobilität für die Gesellschaft sicherzustellen, systemrelevante Arbeitsplätze auszubauen und die deutlich gestiegenen Emissionen im Verkehrsbereich drastisch zu senken.

## Die Rechnung der Doktrin „Fit durch Profit“ mussten in allen EU-Ländern allen voran die Bahnbeschäftigten, die Fahrgäste und letztendlich die Steuerzahler:innen teuer bezahlen.

Der kürzlich veröffentlichte Bericht der Schienen-Control GmbH für das Jahr 2023 weist für den Schienenpersonenverkehr ein Rekordjahr aus: 14,5 Milliarden Schienen-

kilometer wurden von 328 Millionen Fahrgästen 2023 zurückgelegt. Das ist ein Anstieg von zwölf Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dieser erfreulichen Entwicklung in Österreich steht allerdings ein Einbruch im Schienengüterverkehr um 5,2 Nettotonnenkilometer (das Gewicht des transportierten Frachtgutes mit der zurückgelegten Wegstrecke multipliziert) gegenüber. Österreichs Bahnen sind im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedsstaaten grundsätzlich ein stabiles Transportmittel, das sich insbesondere in Krisenzeiten (wie während der CoV-Pandemie oder der Flüchtlingskrise 2015) als verlässlicher Mobilitätspartner erwiesen hat. Die Bahn ist jetzt gefragt, doch welche Hemmschuhe stehen ihrem Aufwind entgegen?

### Fit durch Profit?

Die Eisenbahnbranche wurde seit den 1990er-Jahren durch die liberal dominierte Politik des Europaparlaments im Rahmen von vier Eisenbahnpaketen stufenweise immer stärkeren Wettbewerbsbedingungen unterworfen. Die vier Eisenbahnpakete zielen im Wesentlichen auf eine Ökonomisierung der Bahnen durch intermodalen Wettbewerbsdruck ab, also auf Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Luft und Schiff). Durch die Trennung von Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Einrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sowie von Bahn-Regulatorstellen in den EU-Mitgliedstaaten (wie der Schienen-Control in Österreich) wurden für die Mitgliedstaaten verbindliche Maßnahmen gesetzt, um den Schienenmarkt zu liberalisieren und einen „fairen Wettbewerb“ in der Eisenbahnbranche voranzutreiben. Das bisher letzte, vierte, Eisenbahnpaket zielt unter anderem auf die Liberalisierung der Vergabe von Schienenpersonenverkehren ab. Damit wird der Ausschreibungswettbewerb seitens der Europäischen Kommission forciert, obwohl in dem vom Europaparlament beschlossenen Verordnungstext der „Public Service Obligation

2016/2338“ die Wahlfreiheit der Mitgliedsstaaten festgeschrieben ist. Die direkte Bestellung von Verkehrsleistungen durch den Staat ist jedoch ein wichtiges Element für die Zuverlässigkeit gemeinwirtschaftlicher Schienenpersonenverkehre und kann nur durch stabile Auftragsvergabe an erfahrene und gut ausgebildete Arbeitskräfte gelingen.

Die Auswirkungen der Bahnliberalisierung sind europaweit ähnlich gelagert: Kostenintensiver Ausschreibungswettbewerb, gekennzeichnet durch fehlende Investitionen in die Instandhaltung von Schieneninfrastruktur und Rollmaterial, Abbau von Arbeitsplätzen und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, Reduktion der Netzabdeckung, teure Ticketpreise und häufige Insolvenzen privater Bahnunternehmen verursachen einen enormen Schaden für die Gesellschaft. Die Rechnung der Doktrin „Fit durch Profit“ mussten allen voran die Bahnbeschäftigten, die Fahrgäste und letztendlich die Steuerzahler:innen teuer bezahlen.

### Angespanntes Klima am Zug

Die Auswirkungen der Bahnliberalisierung haben Bahnbeschäftigte stark zu spüren bekommen. Der Profitdruck, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen unterworfen wurden, resultierte in Arbeitsplatzreduktion und damit einer Arbeitsverdichtung: Während Anfang der 1990er Jahre über 70.000 Menschen in Bahnunternehmen beschäftigt waren, sind es heute 20.000 Menschen weniger, und dies bei einer gleichzeitigen Verdoppelung der Schienenpersonenkilometer. So fehlt, trotz deutlich gestiegener Fahrgastzahlen, eine verpflichtende Anhebung des Personals am Zug.

Die Arbeitsverdichtung geht allerdings zunehmend zu Lasten der Sicherheit am Zug: So ist es nicht verpflichtend, dass jeder Zug vom Zugbegleitdienst betreut wird. Die Aufgaben werden an Triebfahrzeugführer:innen übertragen, wodurch eine Betreuung der Fahrgäste im Zug nicht möglich ist. Insbesondere in Notfallsituationen ist es für die Triebfahrzeugführer:innen äußerst belastend, alle erforderlichen Sicherheitstätigkeiten bewältigen zu müssen, insbesondere wenn diese beispielsweise aufgrund eines Schienensuizids im Schockzustand sind. ▷

### Kurzgefasst

Die reibungslose Abwicklung der Schienenverkehre im komplexen System Eisenbahn basiert auf der Expertise und der professionellen Zusammenarbeit von Eisenbahner:innen in den unterschiedlichen Berufsgruppen. Insbesondere in Notfallsituationen rächen sich mangelnde Ausbildungsstandards, Erholungszeiten und Sprachkenntnisse. Wenn die Bahn die gesetzten Erwartungen erfüllen soll, muss in gute Arbeitsbedingungen europaweit investiert werden.



Während die Arbeitsplatzgarantien und damit die Stabilität im Falle einer Berufsunfähigkeit 1994 durch Beendigung der Pragmatisierung in Österreich gestrichen wurden, hat man die Arbeitszeit verlängert und flexibilisiert und damit eine weitere Liberalisierung zu Gunsten der Arbeitgeber vollzogen. Die Anzahl an Arbeitskräfteüberlassungsfirmen für eisenbahnspezifische Berufe hat drastisch zugenommen. Bereiche wie die Nachtzugbetreuung wurden ausgelagert und werden per Ausschreibungswettbewerb an externe Betreiber vergeben, die über keine eisenbahnspezifischen Erfahrungen verfügen müssen. Nachtzugbegleiter:innen sind jedoch für sicherheitsrelevante Aufgaben am Zug zuständig. Der Brand im Terner Tunnel im Juni 2023 hat die Wichtigkeit von geschultem Personal am Zug eindrücklich verdeutlicht: Nur dank der langjährigen Expertise und kürzlich absolvierten Sicherheitsschulung der Zugbegleiter:innen, konnte eine Massenpanik im Zug verhindert werden und 151 Fahrgäste sicher aus dem Tunnel evakuiert werden.

Die höchste Fluktuation unter den eisenbahnspezifischen Berufsgruppen verzeichnen die Arbeitnehmer:innen im Zugbegleitdienst. Dazu tragen maßgeblich die stetig steigenden Übergriffszahlen bei. Die gemeldeten Vorfälle von körperlichen Übergriffen und verbalen Attacken gegen Arbeitnehmer:innen am Zug (Zugbegleiter:innen, Service- und Kontrollteam, Nachtzugbegleiter:innen) steigen seit Jahren. Die Dunkelziffer ist weitaus höher, weil Übergriffe nicht unbedingt mit Konsequenzen verbunden sind und daher die Betroffenen eine Meldung als unsinnig erachten. Basierend auf Interviews mit Mitarbeiter:innen aus dem Zugbegleitdienst steigen die Übergriffszahlen insbesondere in Ballungsräumen und nach Großveranstaltungen. Um die Arbeitnehmer:innen am Zug und Fahrgäste vor Übergriffen zu schützen, müssten in diesen Zugverbindungen verpflichtend mindestens zwei Zugbegleiter:innen eingesetzt werden. Zusätzlich muss eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, um Personen, denen Belästigung und Übergriffe im Zug nachgewiesen werden, bis zu sechs Monate von einer Beförderung mit der Bahn auszuschließen.

## 328 Millionen Fahrgäste

wurden im Jahr 2023 in Österreich den verschiedenen Bahngesellschaften befördert.

Das Outsourcing von eisenbahnspezifischen Aufgaben an externe Betreiber sowie die Umstrukturierung der Trennung des integrierten Systems Eisenbahn in gewinnorientierte Teilkonzerne haben die Organisation der Arbeitnehmer:innen erschwert und sie zunehmend in Konkurrenz zueinander gesetzt. Die Zahl der gewerkschaftlich kaum oder gar nicht organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen nimmt zu. In Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht gewerkschaftlich organisiert sind, werden kollektivvertragliche Regelungen häufiger missachtet, insbesondere die maximal zulässige Arbeitszeit. Der überwiegende Teil der Eisenbahnbeschäftigten arbeitet im unregelmäßigen Schichtdienst und ist dadurch gesundheitlichen Belastungen ausgesetzt, die sich in einer kürzeren Lebenserwartung niederschlagen. Die Liberalisierung der Eisenbahn und die daraus resultierenden Veränderungen der Arbeitsbedingungen haben ein lebenslanges Arbeiten bei gutem Gesundheitszustand verunmöglicht.

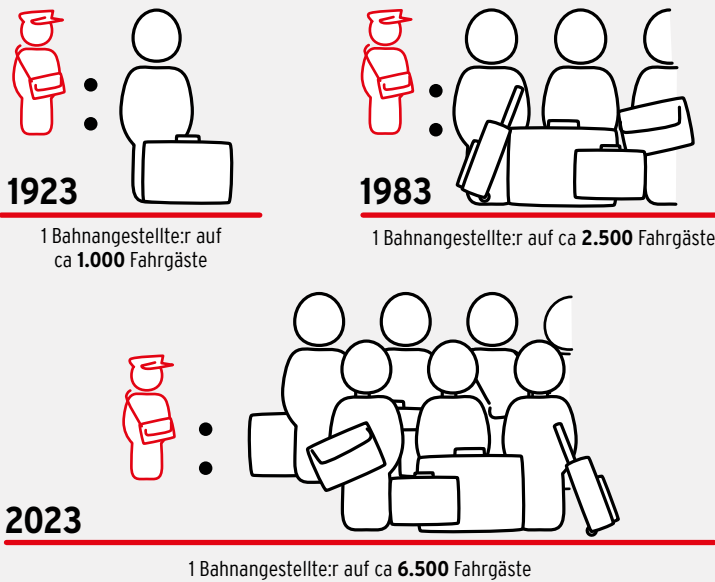
## Gute Arbeitsbedingungen auf Schiene bringen

Für ein gut funktionierendes Bahnsystem in Europa ist es wichtig, technologische Innovationen im europäischen Eisenbahnraum zu implementieren, allerdings wird dadurch nicht die Notwendigkeit für grenzüberschreitend gute Arbeitsbedingungen und Arbeitszeitkontrollen, sowie europaweit hohe Ausbildungsstandards ersetzt. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr muss das Prinzip „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ gelten, um das fortlaufende „race to the bottom“ in der Eisenbahnbranche zu unterbinden.

Die Bestrebungen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zielen auf eine Absenkung der Ausbildungsstandards sowie auf eine Senkung des Sprachniveaus im grenzüberschreitenden Verkehr ab. In Österreich ist das erforderliche Sprachniveau mit dem Level B1 festgelegt, der im europäischen Vergleich einen Mindeststandard darstellt. Die Einführung einer einheitlichen

**Im grenzüberschreitenden Verkehr muss das Prinzip „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ gelten, um das fortlaufende „race to the bottom“ in der Eisenbahnbranche zu unterbinden.**





## Mehr Fahrgäste, weniger Personal

**Service und Attraktivität der Bahnen können nur durch Ausweitung des Personals verbessert werden.**

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wurden im Jahr 1923 gegründet. Ein guter Anlass also, um nach gut einem Jahrhundert einmal Bilanz zu ziehen, wie sich das Unternehmen entwickelt hat. Besonders auffällig ist dabei, dass die Zahl der Fahrgäste, insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten, steil angestiegen ist, während gleichzeitig die Belegschaft der ÖBB stark zurückgegangen ist. Diese Schere kann nicht allein mit Automatisierung und technischen Fortschritt erklärt werden. Denn die Fahrgäste spüren die negativen Folgen neoliberaler „Effizienzsteigerung“ tagtäglich: Schaffnerlose Züge und überfüllte Bahnhöfe, in denen sich aber nahezu kein Auskunftspersonal mehr befindet, sind häufig die Normalität. Die Eisenbahner:innen wiederum klagen über Arbeitsverdichtung, Stress und Konfrontationen mit aggressiven Passagieren. Um die Mobilitätswende tatsächlich auf Schiene zu bringen, bedarf es eines massiven Personalaufbaus. Der kann aber nur erfolgen, wenn sich auch die Arbeitsbedingungen verbessern. **HH**

	Personal	Fahrgäste	Verhältnis
<b>1923</b>	113.000	120.000.000	<b>1 : 1.062</b>
<b>1933</b>	55.000	56.000.000	<b>1 : 1.018</b>
<b>1953</b>	74.000	135.000.000	<b>1 : 1.824</b>
<b>1963</b>	77.000	180.000.000	<b>1 : 2.338</b>
<b>1973</b>	70.000	173.000.000	<b>1 : 2.471</b>
<b>1983</b>	69.000	169.000.000	<b>1 : 2.449</b>
<b>1993</b>	69.000	186.000.000	<b>1 : 2.696</b>
<b>2003</b>	48.000	184.000.000	<b>1 : 3.833</b>
<b>2013</b>	40.000	233.000.000	<b>1 : 5.825</b>
<b>2023</b>	43.000	278.000.000	<b>1 : 6.465</b>

Sprache trägt wenig zur Beschleunigung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehren bei, sondern erhöht die Anzahl von Arbeitszeitüberschreitungen und das Unfallrisiko.

Um den zunehmenden Arbeitszeitüberschreitungen entgegenzuwirken, ist ein europaweit standardisiertes, digitales Erfassungssystem der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten von Eisenbahnpersonal zu deren Schutz unerlässlich. Aktuell gibt es kaum Kontrollmöglichkeiten, da die Zeiterfassungssysteme innerhalb der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht manipulationssicher sind und das zuständige Verkehrsarbeitsinspektorat bisher nur innerhalb der nationalen Grenzen kontrollieren und sanktionieren kann. Um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ohne Lohn- und Sozialdumping zu verwirklichen, ist es notwendig, Arbeitnehmer:innen vor massiven Arbeitszeitüberschreitungen zu schützen und grenzüberschreitende Kontrollmöglichkeiten für die zuständigen Arbeitsinspektorate verpflichtend einzuführen. Gleichzeitig ist es notwendig, die personelle Ausstattung der Verkehrsarbeitsinspektorate zu erhöhen, damit diese ihren Aufgaben bei stetig steigender Anzahl an registrierten Eisenbahnverkehrsunternehmen überhaupt nachkommen können.

Aktuell liegt die Frauenbeschäftigungsquote europaweit in der Bahnbranche bei durchschnittlich 21 Prozent. 2021 verabschiedeten die Sozialpartner auf europäischer Ebene verpflichtende Ziele und Maßnahmen, wie die Entwicklung von Arbeitszeitmodellen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Gewaltprävention und Eliminierung geschlechterspezifischer Einkommensunterschiede, die bis 2026 umzusetzen sind. Mit der Überwindung struktureller Diskriminierung von Frauen haben die Bahnen die Chance, sich als personell stabile und zukunftsfähige Branche zu etablieren. Mit europaweiten hohen Ausbildungsstandards sowie einer Aus- und Weiterbildungsoffensive für eisenbahnspezifische Berufe, planbarer Freizeit, ausreichend verfügbaren Sanitär- und Ruheräumen, Schutz vor Gewalt und Diskriminierung und einem Arbeitsklima, das für alle Geschlechter attraktiv ist, wäre die Bahn frei für eine erfolgreiche Mobilitätswende hin zur Schiene. □



# Mit Organizing aus der Krise

Seit einigen Jahren erleben Gewerkschaften wieder einen starken Zulauf an Mitgliedern. Die Erneuerungsprozesse der Vergangenheit scheinen sich bezahlt zu machen. Ein Blick auf zwei unterschiedliche Branchen verdeutlicht die Veränderung. Von MAX KNAPP

## Kurzgefasst

Der Abwärtstrend bei der Anzahl von Gewerkschaftsmitgliedern scheint abgewehrt zu sein. Mit innovativen Strategien haben es Gewerkschaften geschafft, alte Probleme zu überwinden. Gerade in den prekären Dienstleistungsbranchen macht sich die Integration von Organizing-Ansätzen bezahlt. Hier kann die zuständige Gewerkschaft vida bereits Erfolge vorweisen.

Zwischen den 1980er-Jahren und heute ist der Anteil der gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer:innen in Österreich um circa 30 Prozent gesunken. Diese Entwicklung stellt mit wenigen Ausnahmen ein weltweites Phänomen dar. Die Gründe für den Machtverlust der Gewerkschaften sind vielfältig und von Fall zu Fall sehr unterschiedlich. Für viele europäische Staaten lassen sich jedoch zwei entscheidende Entwicklungen festhalten: Der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft und die neoliberale Wende. Zum einen hat sich seit den 1970er-Jahren der Anteil der Arbeitnehmer:innen im Dienstleistungssektor verdoppelt. Heute arbeiten mehr als 70 Prozent der Beschäftigten in Österreich im tertiären Sektor und nur mehr ein Viertel im produzierenden Bereich. Diese Entwicklung ging mit einer massiven Zunahme atypischer und prekärer Beschäftigungsverhältnisse einher. Gerade diese Branchen sind aber wesentlich schwieriger zu organisieren als die großen Industriebetriebe, die nach wie vor gewerkschaftliche Hochburgen darstellen. Zum anderen hat die Flexibilisierung der Arbeitsmärkte in Verbindung mit der Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes zu einer Schwächung der gewerkschaftlichen Verhandlungspositionen ge-

führt. Insbesondere international agierende Konzerne können die Liberalisierung häufig zu ihrem eigenen Vorteil nutzen, um nationale Standards und gewerkschaftliche Strategien zu unterlaufen.

## Erfolgreiche Erneuerung

Beide Entwicklungen stellen das traditionelle gewerkschaftliche Organisationsmodell in Frage, in dem Gewerkschaft und Betriebsrat vor allem als Stellvertreter und Dienstleister der Beschäftigten agieren. In vielen Branchen wurde auf diese Entwicklung bereits reagiert und ein gewerkschaftlicher Erneuerungsprozess eingeleitet. Das Stichwort dabei heißt Organizing. Das Konzept stammt ursprünglich aus der US-amerikanischen Arbeiter:innenbewegung und zielt auf die Ermächtigung der gewerkschaftlichen Basis. Mit einer stärkeren Einbindung der Beschäftigten und innovativen Beteiligungsformaten konnten auch in Österreich bereits Erfolge erzielt werden. Nicht zuletzt deshalb zeichnet sich in den letzten Jahren eine beeindruckende Trendwende ab. Mit fast 100.000 Beitritten kann der ÖGB 2023 den höchsten Mitgliederzuwachs seit 40 Jahren vorweisen. Mit einem Anteil von 37,5 Prozent sind zudem so viele Frauen wie nie zuvor gewerkschaftlich organisiert. Wie Organi-



## 100.000 Beitritte

kann der ÖGB 2023 vorweisen –  
den höchsten Mitgliederzuwachs seit 40 Jahren.

zing konkret aussehen kann, soll anhand von zwei Branchen beispielhaft dargestellt werden.

### Arbeitskämpfe im Spital

Der Gesundheitssektor gehört zu den Bereichen, in denen die gewerkschaftliche Organisierung besonders schwierig ist. Viele Beschäftigungsbe-  
reiche innerhalb des Gesundheitssystems stehen unter massivem Druck: Überstunden, Unterbe-  
setzung und Schichtarbeit prägen vielerorts den Arbeitsalltag. Besonders prekär ist die Situation in  
den privaten Spitälern. Lange Zeit war die gewerk-  
schaftliche Gegenmacht in diesen Einrichtungen  
schwach und es konnten keine Verbesserungen  
erreicht werden. Weil eine organisierte Basis nicht  
vorhanden war, musste die Gewerkschaft vida  
ihre begrenzten Ressourcen auf andere Bereiche  
fokussieren. Vor vier Jahren startete man dann  
einen Organizing-Prozess in der Branche – mit  
Erfolg. Durch viele Einzelgespräche mit den Be-  
schäftigten konnte die Gewerkschaft Vertrauen  
gewinnen. Mittels einer groß angelegten Befra-  
gung konnten die Mitarbeiter:innen außerdem  
selbst die Schwerpunkte für die KV-Verhandlun-  
gen setzen. Beide Maßnahmen führten letztlich zu  
einem deutlich höheren Organisationsgrad in den  
Belegschaften, denen die Arbeitgeber lange Zeit  
keine Kampfmaßnahmen zutrauten.

2023 kam es dann zu flächendeckenden Warn-  
streiks, die den Druck erhöhten und zu einer deut-  
lichen Verbesserung des Kollektivvertrags führten.  
„Von der Forderungsentwicklung über aktiv gestal-  
tete Betriebsversammlungen bis hin zur Abstim-  
mung des Verhandlungsergebnisses haben sich  
die Kolleg:innen vor Ort mit eingebracht. Deshalb  
konnten wir einen sehr guten Abschluss erzielen“,  
erklärt Christoph Leitner-Kastenhuber, vida-Lan-  
dessekretär in Oberösterreich. Der neue Weg im  
Gesundheitsbereich bedeutet Mitbestimmung  
und Beteiligung, transparente Verhandlungs-  
führung und Abstimmung der Ergebnisse an der  
Basis. Das funktioniert aber nur, wenn genügend  
Beschäftigte mitmachen und gemeinsam für ihre  
Interessen kämpfen. Harald Steer, Betriebsrats-  
vorsitzender beim Gesundheitsunternehmen Va-  
med und Verhandlungsleiter für die vida macht  
deutlich: „Es muss allen Kolleg:innen klar sein,  
dass wir nur so viel erreichen können, wie sie be-  
reit sind einzubringen und mitzugehen“.

### Sozial-ökologisches Organizing in der Busbranche

Im Straßenbereich findet sich ein weiterer Sektor  
mit prekären Arbeitsbedingungen. Ob Fahrrad-  
bot:innen oder Lenker:innen von LKW und Bus-  
sen: Die Arbeitsplätze der Beschäftigten sind häu-  
fig weit zerstreut und es gibt nur wenige zentrale  
Anlaufstellen, an denen sich die Mitarbeiter:innen  
regelmäßig begegnen. Anders als in großen Pro-  
duktionsstandorten ist es deshalb eine Herausfor-  
derung für die Gewerkschaft, die Belegschaften  
zu erreichen. Mit dem Bündnis **Wir Fahren Ge-  
meinsam** aus vida, AK, „Fridays for Future“ und  
„System Change, not Climate Change!“ konnte  
den Schwierigkeiten in der Busbranche durch  
Ansätze von Organizing bereits erfolgreich be-  
gegnet werden. Unterstützt durch die Gewerk-  
schaft besuchten Klimaaktivist:innen Anfang des  
Jahres sehr viele Buslenker:innen bei der Arbeit  
und bauten durch Einzelgespräche Vertrauen bei  
den Beschäftigten auf. Im Ergebnis konnten zahl-  
reiche Lenker:innen mobilisiert und zur Mitarbeit  
im Bündnis motiviert werden. Seitdem finden re-  
gelmäßige Austauschtreffen statt, bei denen unter  
anderem gemeinsame öffentliche Aktionen orga-  
nisiert werden.

Der öffentliche Druck brachte bereits einen ersten  
Verhandlungserfolg: Jahrelang von der Arbeitge-  
berseite blockierte Forderungen wie die Anrech-  
nung von Vordienstzeiten oder die Pauschalierung  
von Sonntagszuschlägen konnten endlich durch-  
gesetzt werden. Durch den Schulterschluss von  
Gewerkschaft und Klimabewegung wurde das  
klassische Organizing zudem um eine ökologi-  
sche Komponente erweitert. Das Hauptargument  
dabei: Nur mit guten Arbeitsbedingungen im Ver-  
kehrsbereich lässt sich die dringend erforderliche  
Mobilitätswende umsetzen.

Längst haben die Gewerkschaften erkannt, dass  
es in vielen Branchen neuer Wege bedarf, um die  
Beschäftigten zu organisieren. Klar ist aber auch,  
dass die flächendeckende Integration von Orga-  
nizing nur in einem langfristig angelegten Prozess  
gelingen kann. Die Arbeit an der Basis erfordert  
mitunter viel Zeit und Geduld, zahlt sich aber letzt-  
lich aus. □



Max Knapp

ist wissenschaftlicher  
Mitarbeiter in einem  
AK-Projekt zu  
sozial-ökologischen  
Umbaukonflikten an  
der Universität Wien.

© privat

### Wissen

**Organizing** ist der  
Überbegriff für gewerk-  
schaftliche Strategien, mit  
denen Arbeitnehmer:in-  
nen ermächtigt werden  
sollen, sich selbst zu orga-  
nisieren. Gewerkschaften  
werden dabei zunehmend  
als soziale Bewegung  
verstanden, in der sich  
alle Beschäftigten aktiv,  
z. B. in Kampagnen und  
Bündnisarbeit einbringen.



# Wie lassen sich die Ewigkeitschemikalien PFAS in den Griff bekommen?

PFAS sind eine Gruppe von Industriechemikalien, die mehrere tausend Substanzen umfassen. Sie sind sehr langlebig und können in der Natur nicht abgebaut werden – daher werden sie „Ewigkeitschemikalien“ genannt. Es wird Zeit, diese Stoffe zu verbieten.

Von IRIS STRUTZMANN



**Iris Strutzmann**

arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu den Themen Wasser, Biodiversität, Gentechnik und Daseinsvorsorge.

© Lisi Specht

## Kurzgefasst

PFAS werden aufgrund ihrer ausgezeichneten Eigenschaften weltweit in Industrie und Haushalten eingesetzt. Heute ist wissenschaftlich erwiesen, dass diese PFAS die menschliche Gesundheit schädigen und sich über viele hundert Jahre in der Umwelt anreichern. Es ist Zeit zu handeln. Die Europäische Chemikalienagentur ECHA schlägt vor, viele dieser Stoffe zu verbieten.

**D**ie ewigen Chemikalien sind überall. PFAS werden seit den 1950er-Jahren eingesetzt und werden bis heute bei der Herstellung vieler Haushaltsprodukte verwendet. Sie finden sich in Hautcremes und Kosmetika, Auto- und Fußbodenpolitur, Klarspüler für Geschirrspüler, sie kommen zum Einsatz bei Textil- und Gewebebehandlungen, sie beschichten Lebensmittelverpackungen wie Popcornsackerln für die Mikrowelle oder Bratpfannen und auch Sport-, Regen- und Outdoor-Bekleidung. Sie werden industriell in Flammschutzmitteln, Farben, Lacken, Beschichtungen, Elektrogeräten, aber auch in medizinischer Ausstattung sowie in Pflanzenschutzmitteln eingesetzt. Jahrelang wurden sie in Feuerlöschschäumen verwendet, daher sind Flughäfen in Österreich Hotspots für eine zu hohe PFAS-Belastung im Boden. Insbesondere in Kosmetikprodukten lassen sie sich nachweisen. Die AK Oberösterreich testete im Frühjahr 2024 gemeinsam mit der Umweltberatung und wurde in 15 Kosmetikprodukten fündig.

Der Vorteil dieser „Ewigkeits-Chemikalien“? Sie sind aufgrund ihrer künstlichen Herstellung wasser-, fett- und schmutzabweisend, widerstandsfähig und nicht entflammbar. Allerdings können sie gerade wegen dieser Eigenschaften in der Umwelt kaum abgebaut werden. Und sie wirken

sich leider negativ auf unsere Gesundheit aus. So können PFAS das Risiko für Nieren- und Hodenkrebs erhöhen. Als besonders kritisch wird von der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) die Eigenschaft bestimmter PFAS gesehen, das Immunsystem zu beeinträchtigen. Die Europäische Chemikalienagentur ECHA hat verschiedene Untergruppen von PFAS als vermutlich krebserregend und reproduktionstoxisch eingestuft, weil sie das Kind im Mutterleib und Säuglinge über die Muttermilch schädigen können. Daher lautet der Vorschlag der Behörde, künftig viele PFA-Stoffe zu verbieten.

## PFAS – Verbot einer Schlüsseltechnologie?

Vor allem für Trinkwasser, das Lebensmittel Nummer eins, wäre ein weitreichendes PFAS-Verbot unverzichtbar. In Österreich wurden PFAS bis vor kurzem nur punktuell im Grundwasser gefunden. Aufgrund der besonderen Natur der Ewigkeitschemikalien kann sich dieser Befund rasch ändern. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse haben dazu geführt, dass die maximal zulässige, wöchentliche Aufnahmemenge mit der Novelle der Trinkwasserrichtlinie von der Europäischen Lebensmittelbehörde EFSA deutlich gesenkt wurde. Aufgrund dieser strengeren Werte gelten österreichweit nun etwa elf Prozent des Grundwassers als mit PFAS verunreinigt. Dieses Was-



Eine im Wald vergessene Wanderjacke. Ihre Beschichtung mit PFAS-Chemikalien verhindert, dass sich das Gewebe durch Sonnenlicht, Wasser und Destruenten (Insekten, Pilze, Bakterien) zersetzt. Vermutlich wäre die Jacke noch nach Jahrhunderten im Boden wiederzufinden.

1  
/ 2.000

Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) hat die wöchentlich tolerierbare Aufnahmemenge (TWA) von PFAS seit 2008 erheblich gesenkt: so etwa die Menge an PFOA auf **ein Zweitausendstel** der noch 2008 tolerierten Menge.

	PFOS	PFOA
2008	1.050 ng/kg bw*	10.500 ng/kg bw
2018	13 ng/kg bw	6 ng/kg bw
2020	4,4 ng/kg bw	4,4 ng/kg bw

\*höchstzulässige Aufnahme der Menge von PFAS in Nanogramm in Relation zu den Kilogramm Körpergewicht (bw – body weight) pro Woche (w – week).

ser muss aufwendig aufbereitet werden, damit es wieder als qualitativ hochwertiges Trinkwasser gelten kann. Die Kosten dafür haben in der Regel die Konsument:innen zu tragen. Bei der Aufbereitung entstehen PFAS-haltige Rückstände, die wieder entsorgt werden müssen. Zudem sind Aufbereitungstechnologien aufgrund ihrer technischen Komplexität ressourcenintensiv (Wasser, Energie, Behandlungskemikalien etc.). Für die Wasserversorgung sind Lösungen nötig, die bereits den Einsatz von PFAS an der Quelle reduzieren. Dies könnte am besten durch ein EU-weites Verbot aller PFAS-Anwendungen erreicht werden,

mit nur wenigen Ausnahmen für Schlüsseltechnologien, damit die „Ewigkeitschemikalien“ nicht weiter in die Umwelt und damit über (Grund-)Wasser und Böden in unsere Lebensmittel gelangen.

**Das Verursacherprinzip muss besser angewendet werden, um die Umwelt und die kostbaren Trinkwasserressourcen vor PFAS zu schützen.**

PFAS sind Schlüsseltechnologien in der Medizin, aber auch für die Energie- und Verkehrswende. Sie können beispielsweise in Batterien, Photovoltaikanlagen, Stromnetzen und Windenergieanlagen eingesetzt werden. Leider ist nicht bekannt, in welchen konkreten Produkten PFAS enthalten sind. Daher ist es auch nicht so einfach, die betroffenen Bestandteile zu analysieren. Übergangsfristen von bis zu 13,5 Jahren sowie Ausnahmen für unverzichtbare Anwendungen von PFAS, wie sie die ECHA vorsieht, könnten ein gangbarer Weg sein für einige dieser Schlüsseltechnologien. Bei Gütern des täglichen Bedarfs jedoch sollte in Zukunft darauf besser verzichtet werden. Auch die Industrie ist gefordert, sich Alternativen zu überlegen. PFAS-Ersatzstoffe dürfen nicht schädlich sein. Jetzt zu handeln ist eindeutig der nachhaltigste und wirksamste Weg, um die Belastungen für Konsument:innen durch PFAS zu begrenzen und die wertvollen Wasserressourcen für heutige und künftige Generationen vor Verunreinigungen zu schützen. □

**Was sind PFAS?**

Bei PFAS (per- und polyfluorierte Alkylverbindungen) handelt es sich um organische Verbindungen, in denen die Wasserstoffatome vollständig („perfluoriert“) oder teilweise („polyfluoriert“) durch Fluoratome ersetzt sind. Aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften werden sie seit langem in vielen Industriebereichen und auch in Haushaltsprodukten in großem Umfang eingesetzt.





# Mit Transformationsrecht den Umbau erkämpfen

Für eine ökologische und soziale Transformation bedarf es grundlegender Änderungen unseres Rechtssystems. Doch auch schon jetzt kann Recht für den Umbau genutzt werden, indem neue Gesetze erlassen oder bestehende neu interpretiert werden. Von JUDITH FITZ



**Judith Fitz**  
arbeitet in der Abteilung  
Klima, Umwelt und Ver-  
kehr der AK Wien zu den  
Themen Umweltrecht und  
Kreislaufwirtschaft.

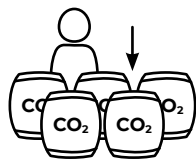
© privat

**D**ie Grenzen der Belastbarkeit unseres Planeten sind beinahe erreicht oder schon überschritten. Im Jahr 2023 wurde mit einer globalen Durchschnittstemperatur von ca. 1,48 Grad Celsius über dem vorindustriellen Zeitalter die 1,5 Grad Celsius Grenze des „Pariser Übereinkommens“ beinahe erreicht. Schon längst ist klar, dass nur ein tiefgreifender Umbau unserer Wirtschafts- und Lebensweise jenen Wandel herbeiführen kann, der für die Vermeidung eines ökologischen Kollapses nötig ist.

## Die Krise verschärft die Ungerechtigkeit

Der französische Ökonom und Ko-Direktor des World Inequality Lab in Paris, Lucas Chancel, hat mit dem „Carbon Inequality Report 2022“ aufgezeigt, dass vor allem die Vermögenden und Einkommensstarken für die Mehrheit der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich sind. Das gilt nicht nur auf einem globalen Level – hier sind die Zahlen besonders markant –, auch innerhalb einzelner Staaten ist die Verteilung äußerst ungleich. So müssten in Europa die Pro-Kopf-Emissi-





## Auf 5 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Person

müssten in Europa die jährlichen Emissionen reduziert werden, um bis 2030 die nationalen Beiträge (NDCs) des Pariser Übereinkommens zu erreichen.

onen auf zirka 5 Tonnen CO<sub>2</sub> reduziert werden, um bis 2030 die nationalen Beiträge (NDCs) im Rahmen des Pariser Übereinkommens zu erreichen. Bei den unteren 50 Prozent entspricht dies schon fast den aktuellen Emissionen, die vermögends- ten zehn Prozent müssten ihren Ausstoß hingegen auf zirka ein Sechstel des derzeitigen reduzieren. Gleichzeitig sind es aber gerade die ökonomisch Benachteiligten und Armen, die die Folgen der Klimakrise am allermeisten zu spüren bekommen, etwa weil sie über keinen Wohnraum mit Freifläche oder Ressourcen für sonstige Abhilfemaßnahmen gegen die Hitze verfügen. Diese Umstände zeigen, dass eine ökologische Transformation auch eine soziale sein muss.

Bisherige Bemühungen um Klimaschutz reichen für einen tatsächlichen Wandel bei Weitem nicht aus. Insbesondere das klassische Umweltschutzrecht führte in den letzten Jahrzehnten nicht zu den nötigen Änderungen, weil es bisher vornehmlich auf die umweltverträgliche Gestaltung von Produkten und Herstellungsprozessen abzielte. Wenn aber insgesamt immer mehr produziert wird, können die planetaren Grenzen mit solchen Vorschriften nicht eingehalten werden. Daher bedarf es auch hier eines grundsätzlichen Umdenkens.

### Recht als Hebel und Hürde

Das Recht wird im sozialen und ökologischen Umbau eine herausragende Rolle spielen. Als zentrale Grundlage unseres Zusammenlebens ist es wesentlich an gesellschaftlichen Änderungen beteiligt; entsprechend groß ist auch seine Bedeutung für die Transformation. Bisher ist seine Rolle

hier eine ambivalente: Einerseits stößt es Veränderungen an und bietet Vorlagen für eine emanzipatorische Nutzung, z. B. für sogenannte Klimaklagen. Viel zu häufig stellt es aber Hürden auf,

die eine Transformation verhindern. Zu denken ist hier etwa an das Primat der freien Marktwirtschaft im Recht der EU, dem beinahe alles untergeordnet wird, oder an eine überzogene Auslegung des Eigentumsbegriffs, die subjektive Interessen regelmäßig über das Gemeinwohl stellt und damit für den Umbau wichtige Regelungen verhindert, wenn es beispielsweise um die Reduktion von Bodenverbrauch geht.

All das wird in letzter Zeit unter dem Schlagwort „Transformationsrecht“ diskutiert. Der Begriff kann dabei drei Bedeutungen haben:

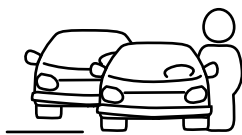
1. Er umfasst zunächst rechtliche Maßnahmen, die dazu beitragen, einzelne Bereiche des Zusammenlebens sozial und ökologisch nachhaltiger zu gestalten.
2. Darüber hinaus wird darunter eine Nutzung bestehender Rechtsnormen verstanden – etwa durch strategische Prozessführung –, um eine gesamtgesellschaftliche Transformation voranzutreiben.
3. Außerdem bezeichnet der Begriff ein in Grundzügen transformiertes Recht, befreit von Elementen, die ein rein wachstumsbasiertes Wirtschaften verfestigen.

## 1 Transformation in kleinem Rahmen

Schon jetzt werden verschiedene Rechtsbereiche im Sinne einer Ökologisierung umgestaltet. Meist handelt es sich hierbei um Maßnahmen, die keiner grundlegenden Systemänderung bedürfen. So werden etwa Emissionsgrenzwerte für bestimmte Anlagen festgelegt, Energieeffizienzmaßnahmen für Geräte vorgeschrieben oder bestimmte Heizungsarten im Neubau verboten. Mit solchen Änderungen konnten in der Vergangenheit kleine Fortschritte erzielt und die Klimaschädlichkeit einzelner Sektoren verringert werden. Eine tatsächliche Transformation ist damit jedoch nicht verbunden. Insbesondere ändern solche Regelungen nichts an der extrem ungleichen Verteilung der Verantwortung für die Emissionen sowie der zu tragenden Lasten, die mit den Folgen der Klimakrise einhergehen. ▷

„Wir klagen, weil alles, was uns lieb ist, auf dem Spiel steht.“ Die KlimaSeniorinnen Schweiz und vier Einzelklägerinnen haben vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) die Schweiz verklagt, weil diese eine ungenügende Klimapolitik betreibt und damit ihre Menschenrechte verletzt.

**Das klassische Umweltschutzrecht führte bislang nicht zu den Änderungen, die zur Verhinderung eines ökologischen Kollapses nötig sind.**



## Fast die Hälfte der Haushalte

im obersten Einkommensviertel besitzt zwei Autos – während im untersten Einkommensviertel 45 Prozent kein Auto haben.

Gleichzeitig gibt es Bereiche, die nach wie vor einer Ökologisierung harren und aus einer transformationsrechtlichen Perspektive dringend geändert werden müssen. Prominentestes Beispiel hierfür ist wohl der Verkehr bzw. die Mobilität. Fast 30 Prozent der österreichischen Treibhausgasemissionen sind dem Verkehrssektor zuzuordnen. In den letzten Jahren wurden zwar einige Schritte gesetzt, um diese Emissionen zu mindern, was tatsächlich zu leichten Reduktionen geführt hat. Von einer Mobilitätswende kann aber noch lange nicht gesprochen werden. Am Verkehrssektor wird auch die ungleiche Verteilung von Emissionen sehr deutlich: Fast die Hälfte der Haushalte mit niedrigem Einkommen verfügt laut der gemeinwohlorientierten Organisation VCÖ – Mobilität mit Zukunft über gar kein Auto, während im obersten Einkommensviertel fast die Hälfte sogar zwei Autos besitzt.

**Transformationsrecht muss zum Ziel haben, auf globaler Ebene eine nachhaltige Gesellschaft in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht zu schaffen.**

**Zum Beispiel: Ein Recht auf öffentlichen Verkehr!** Für die nötige Mobilitätswende spielt der rechtliche Rahmen eine zentrale Rolle. Um den Autoverkehr zu reduzieren, wäre es zunächst wichtig, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu forcieren und ein Recht auf gute und nachhaltige Mobilität einzuführen. Davon würden insbesondere ökonomisch Schwächere profitieren, da sie deutlich stärker auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

Eine flächendeckende und barrierefreie Versorgung mit öffentlichem Verkehr rechtlich zu verankern muss keine Utopie bleiben. Dies lässt sich etwa am Beispiel des Kantons Zürich zeigen. Hier gibt es schon seit vielen Jahren konkrete Vorschriften zum Mindestangebot im öffentlichen Verkehr: Vorgaben zur Errichtung von Haltestel-

len, zu Betriebszeiten sowie zur Taktung. Diese Bestimmungen führen zu einer flächendeckenden Versorgung. In Österreich gibt es hingegen kaum verbindliche Vorgaben für die Bereitstellung von öffentlichem Verkehr. Um dies zu ändern und den Verkehrssektor überhaupt umzugestalten, bedarf es eines neuen Verständnisses von Recht als Transformationsrecht. Einzelne Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in anderen Bereichen, die heute zum Verkehrsrecht gezählt werden, reichen dafür nicht aus. Es braucht ein Recht der Mobilitätswende, das alle thematisch relevanten Normen umfasst, etwa auch solche aus dem Steuerrecht oder dem Raumordnungsrecht.

## 2 Bestehendes neu denken und anwenden

Neben der Umgestaltung einzelner Rechtsbereiche bedeutet Transformationsrecht genauso, bestehende Regelungen für die Transformation zu nutzen. So manche Vorschrift kann schon jetzt verwendet werden, um den sozialen und ökologischen Umbau anzustoßen und zu forcieren. Strategische Prozessführung, ursprünglich aus dem anglo-amerikanischen Raum stammend, ist nichts Neues. Durch das Aufkommen sogenannter Klimaklagen wurde diese Art der Rechtsanwendung in den letzten Jahren auch für den Klimaschutz genutzt. Den (juristisch) erfolglosen Verfahren stehen immer mehr Fälle gegenüber, in denen Gerichte zugunsten von Klimakläger:innen entschieden und dabei nicht selten neue Auslegungen alter Vorschriften gefunden haben.

**Als gutes Beispiel kann der „Klimabeschluss“ des deutschen Bundesverfassungsgerichts genannt werden,** mit dem Teile des deutschen Klimaschutzgesetzes für grundgesetzwidrig erklärt wurden und das Instrument der „intertemporalen Freiheitssicherung“ geschaffen wurde. Das Höchstgericht hat hier aus der „Staatszielbestimmung Umweltschutz“ und dem verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der Bürger:innen vor übermäßigen Eingriffen des Staates in ihre Grundrechte schützen soll, das Erfordernis abgeleitet, die Last der Emissionsreduk-

tion fair über die Generationen zu verteilen. Eine solche Auslegung stellt ein absolutes Novum in der Rechtsprechung dar.

Anders ausgestaltet, aber von der Richtung her ähnlich ist die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) zum **Fall der Schweizer KlimaSeniorinnen**, in dem der Gerichtshof erkannt hat, dass die Schweiz aufgrund ihrer mangelhaften Klimapolitik Menschenrechte verletzt. Hier hat der EGMR erstmals einem Verein in Klimabelangen ein Beschwerderecht eingeräumt und dies damit begründet, dass Vereine die Rechte der von der Klimakrise Betroffenen verteidigten. Dieses so begründete Beschwerderecht von Vereinen beim EGMR ist ebenso rechtliches Neuland.

Diese beiden Beispiele zeigen, dass für Veränderungen im Recht keineswegs immer neue Vorschriften nötig sind. Auch die Anwendung bestehender Normen kann unter Umständen zu völlig neuen Möglichkeiten und Verpflichtungen führen. So wird es vermutlich in Zukunft noch viele weitere Beschwerden beim EGMR geben, mit denen gegen die mangelnde Klimaschutzpolitik einzelner Staaten gerichtlich vorgegangen werden soll. In Deutschland macht es die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts nötig, dass Emissionsreduktionspfade künftig in einer Art und Weise geplant werden, die die Lasten der Emissionsreduktion fair über verschiedene Generationen verteilt und sie nicht zum weitaus größten Teil in die Zukunft verschiebt.



## 2.000 Klimaklagen weltweit

wurden schon eingebracht

### 3 Der Umbau erfordert mehr: ein in Grundzügen transformiertes Recht

Die beiden bisher beschriebenen Lesarten von Transformationsrecht können zu rechtlichen Änderungen mit unterschiedlicher Tragweite führen. Eine grundlegende Transformation des Rechtssystems und des Rechts ist damit hingegen nicht verbunden. Hierfür bräuchte es deutlich weitgehendere Ansätze, die sich allerdings nicht auf das Recht beschränken. Eine Abkehr von einem Wirtschaftssystem, das auf Ausbeutung und Wachstum ausgerichtet ist, kann sich nicht allein im Recht abspielen, sondern ist vielmehr ein gesamtgesellschaftlicher Prozess, der beinahe alle Lebensbereiche umfasst. Klar ist aber auch, dass dem Recht in diesem Prozess eine tragende Rolle zukommt, muss es als gesellschaftliches Ordnungsinstrument eine so weitgehende Transformation doch auch spiegeln und begleiten. Dazu bedarf es eines kompletten Umdenkens im Hinblick auf die Ziele des Rechts. Erste Ansätze in diese Richtung lassen sich in der Wissenschaft bereits finden.

So muss Transformationsrecht laut dem Rechtswissenschaftler Poul Kjaer vor allem ein Ziel haben: auf globaler Ebene eine nachhaltige Gesellschaft in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht zu schaffen. Dies unterscheidet Transformationsrecht, laut Kjaer, von bisherigen Grundverständnissen des Rechts, die das Recht etwa ausschließlich als Wissenschaft, Werkzeug oder Hindernis, etwa für einen „vollkommenen Markt“, begriffen haben.

Um die Klimakatastrophe abzuwenden, mehr Klimagerechtigkeit zu erreichen und dabei das Leben der Vielen zu verbessern, bedarf es einer solch fundamentalen Änderung des Rechtsverständnisses, wie Poul Kjaer sie vorschlägt. Unter dem Schlagwort Transformationsrecht gilt es daher, Bestehendes in Frage zu stellen, darüber hinauszudenken und Neues zu entwickeln. Nur so kann das Recht seinen Beitrag zum dringend nötigen sozialen und ökologischen Umbau leisten. □

**Durch das Aufkommen sogenannter Klimaklagen wurde strategische Prozessführung in den letzten Jahren auch für den Klimaschutz genutzt.**

#### Kurzgefasst

Bislang ist die Rolle des Rechts im sozialen und ökologischen Umbau ambivalent: Es kann ein Hebel für Veränderungen sein, es kann aber auch Hürden aufbauen. Unter dem Schlagwort „Transformationsrecht“ wird daher diskutiert, dass es für einen tatsächlichen gesellschaftlichen Wandel sowohl viele kleine Änderungen des bestehenden Rechts braucht, aber auch ein grundlegendes Umdenken im Hinblick auf das Recht, das nicht mehr als Garant eines wachstumsorientierten Wirtschaftens verstanden werden sollte, sondern den Schutz von Menschen und Ressourcen zum Ziel hat.



# So produzieren wir die Mobilitätswende

Wir brauchen eine Mobilitätswende, die alle Menschen an den öffentlichen Verkehr anbindet. Eine AK-Studie erhebt, wie wir die nötige Infrastruktur, Schienenfahrzeuge und Busse in Österreich selbst produzieren können. Das ist auch eine riesige Chance für die 75.000 Beschäftigten der unter Druck geratenden Automobilindustrie. Von ASTRID SCHÖGGL



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

© Erwin Schuh

**U**m die Klimaziele zu erreichen, muss sich unser Mobilitätsverhalten drastisch ändern. Die Bundesregierung hat ehrgeizige klima- und verkehrspolitische Ziele beschlossen. Was aber fehlt, ist ein Plan, wie diese rasch genug umgesetzt werden können, denn die dafür notwendigen Güter müssen auch produziert werden. Die AK lässt derzeit untersuchen, wie die Produktion der Mobilitätswende gelingen kann und welche Chancen sich dabei für die Beschäftigten auftun.

## Krise in der Kfz-Industrie

Die drei Grundpfeiler des automobilen Geschäftsmodells werden aktuell grundlegend in Frage gestellt: Will man ein Auto verwenden, so 1. kauft man es, 2. fährt es selbst, und es wird 3. von einem Verbrennungsmotor angetrieben. Dem stehen in der Zukunft drei große Entwicklungen des Automobils gegenüber: Sharing-Modelle, Automatisierung und Elektrifizierung. Hinzu kommen noch die weitere Digitalisierung und Automatisierung in der Produktion. Das wird einschneidende Folgen für die Kfz-Industrie haben (siehe Interview S.9).

So arbeiten in der österreichischen Kfz-Industrie etwa 75.000 Beschäftigte, die Hälfte davon im Fahrzeugbau, die andere Hälfte in der Zulieferindustrie. Ihre Industrie ist aufgrund der Abhängigkeit vom geopolitischen Wettbewerb zunehmend

in Krisen geraten. Strategische Entscheidungen werden häufig nicht in Österreich getroffen. Zudem hat der Verbrenner in einer

Wirtschaft, die innerhalb der planetaren Grenzen agiert, keine Zukunft mehr.

Die europäische Kfz-Industrie hat diese absehbaren Entwicklungen verschlafen und versucht, so lange wie möglich am alten Geschäftsmodell festzuhalten – ohne Einbindung der Beschäftigten und ihrer Vertretungen. Dabei sind die meisten von ihnen hoch qualifiziert, gewerkschaftlich gut organisiert und entsprechend gut bezahlt. Aber werden ihre Fähigkeiten und die Produkte, die sie erzeugen, in Zukunft überhaupt benötigt? Wo liegen die Entwicklungschancen, wo die Risiken? Wie können die Gewerkschaften in diesen Bereich kampfstark bleiben und zu Treibern – und nicht Bremsern – einer positiven Entwicklung werden?

## Zukunft der Mobilität

Laut „Mobilitätsmasterplan“ des BMK steht dem Verkehrssektor im Jahr 2040 nur mehr ein Drittel der derzeit verbrauchten Energie zur Verfügung und diese muss zur Gänze aus erneuerbaren Quellen stammen. Elektroautos sind zwar viel energieeffizienter als die Verbrenner, trotzdem wird eine Antriebswende allein nicht reichen. Der öffentliche Verkehr in Österreich muss daher massiv ausgebaut und entsprechend genützt werden.

Da auch andere Länder eine Mobilitätswende anstreben, ist die weitere Entwicklung klar: Es werden weniger Autos benötigt und diese auch seltener genützt. Ihr Antrieb wird wohl batterieelektrisch erfolgen, was weniger Aufwand in der Produktion und bei der Wartung bedeutet. Dafür wird der Anteil bei der Nutzung von öffentlichen

**Eine aktiv planende Wirtschaftspolitik sollte sich auf zukunftstaugliche, sozial und ökologisch sinnvolle Verkehrssysteme konzentrieren.**

Der „Naturparkbus“ führt in das idyllische, aber doch recht abgelegene Tal des Weißensees in Kärnten.



© Frank Jödicke

Verkehrsmitteln und Fahrrädern stark zunehmen. Auch im Güterverkehr muss der Trend Richtung Reduktion gehen, durch Verlagerung auf die Schiene und den Einsatz emissionsfreier Lkws. Klar ist: Die Bahnen sind das Rückgrat der Mobilitätswende (siehe Beitrag S.10).

Die österreichische Bahnindustrie ist bereits sehr gut aufgestellt und technologisch hoch entwickelt. Diese Stärken gilt es weiter auszubauen, nicht zuletzt um auch ausreichend Arbeitsplätze für jene Menschen zu schaffen, die von einer Krise der Automobilindustrie betroffen sein werden. Bisher gibt es kaum industriepolitische Bemühungen, dieses Potenzial zu heben und die Fähigkeiten der Beschäftigten aus der Automobilindustrie für die Mobilitätswende wertzuschätzen und zu nutzen.

### Produktionsbedingungen für die Mobilitätswende

Die These der AK-Studie: Eine aktiv planende Wirtschaftspolitik sollte sich auf zukunftstaugliche, sozial und ökologisch sinnvolle Verkehrssysteme konzentrieren. Ein Forschungsteam der Johannes Kepler Universität Linz schafft dafür am neu gegründeten Linz Institute for Transformative Change die wissenschaftliche Grundlage.

Die Forscher:innen untersuchen erstens die Bedingungen für eine solche Wirtschaftspolitik: Was braucht es, um den Arbeitskräftebedarf für die Produktion der Güter der Mobilitätswende zu gewährleisten? Was kann die österreichische Industriepolitik leisten, auch in Anbetracht europäischer Wettbewerbsregeln und globaler Kon-

kurrenz? Wie sind die Eigentums- und Machtverhältnisse in den Verkehrsindustrien und wie steht es um die Mitbestimmungsmöglichkeiten der Beschäftigten? Zweitens zeigt die Studie das Potenzial einer Wirtschaftspolitik für die Mobilitätswende auf, indem sie die ökonomischen Auswirkungen und insbesondere die Chancen für die Arbeitenden, bemisst.

Rund um die Studie ist bereits ein Netzwerk entstanden. Die Gewerkschaften PRO-GE und GPA, öffentliche Verkehrsunternehmen, Betriebsrät:innen der Verkehrsindustrien und Expert:innen der Verwaltung setzen sich mit der AK und dem Forschungsteam mit der Frage der Produktionspolitik auseinander.

### Soziale und ökologische Verkehrspolitik

Für die AK ist klar, dass die Mobilitätswende nicht, wie bislang allzu oft in öffentlichen Debatten dargestellt, durch individuelle Konsumveränderungen herbeigeführt werden kann. Das Auto ist schließlich ein wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor und an dem Kfz-Geschäftsmodell hängen eine Vielzahl an Arbeitsplätzen. Die soziale mit der ökologischen Frage zu verknüpfen, bedeutet aus Sicht der AK deshalb eben auch eine produktionsseitige Betrachtung, denn eine aktive Wirtschaftspolitik darf diese Menschen nicht im Stich lassen, sondern muss eine umfassende soziale und ökologische Antwort finden. Eine neue Wirtschafts- und Sozialpolitik mit guten Beschäftigungsbedingungen, öffentlichen Investitionen und einer strategischen Produktionspolitik kann dies leisten. □

### Kurzgefasst

Die AK-Studie „Die Mobilitätswende produzieren – Produktionsbedingungen des Ausbaus des öffentlichen Personenverkehrs“, durchgeführt durch das neu gegründete Linz Institute for Transformative Change, untersucht, wie eine Mobilitätswende in der Produktion gelingen kann, die ökologisch sinnvolle und nachhaltige Beschäftigung für jene Arbeitnehmer:innen schafft, die in der Autoindustrie bald nicht mehr gebraucht werden.



**75.000 Beschäftigte**

arbeiten in der Kfz-Industrie.



© 2022 Bahn zum Berg | Christian Holzinger



© Technisches Museum Wien

## Flucht nach vorn

**Anthropozän** Der Soziologe Nikolaj Schultz beschreibt in seinem Essay „Landkrank“ einen Zustand, den man auch als „Ökorexie“ bezeichnen könnte: den inneren Stress, den die ökologische Krise in vielen von uns auslöst. Wie können wir im Einklang mit planetarischen Grenzen leben? Getrieben von einer extremen Hitzewelle in Paris, flieht der Protagonist des Buches auf eine französische Mittelmeerinsel, in der Hoffnung, den Auswirkungen der Klimakrise zu entkommen. Doch im vermeintlichen Urlaubsparadies angekommen, wird ihm schnell klar, dass auch hier die Eingriffe des Menschen in die Natur unübersehbar sind. Der steigende Meeresspiegel und die Erosion der Küsten bedrohen die einst idyllischen Strände und seit Jahren herrscht eine bedrückende Wasserknappheit. Angesichts dieser ökologischen Verwerfungen stellt der Ich-Erzähler tiefgehende, existenzielle Fragen nach dem Menschsein im Anthropozän. Trotz der scheinbar ausweglosen Situation gelingt es Schultz, eine hoffnungsvolle Stimmung zu erzeugen. Ein Buch, das nicht nur zum Nachdenken anregt, sondern auch lange nachwirkt. **MK**

**Landkrank**  
Nikolaj Schultz  
Suhrkamp (2024)

## Urlaub in den Bergen mit Öffis

**Freizeit** Die österreichische Organisation Bahn zum Berg hat mit „Zuugle“ eine Suchmaschine programmiert, die nicht nur tausende im Internet veröffentlichte Bergtouren auffindbar macht, sondern auch gleich die öffentliche Anreise dazu berechnet. Ab jetzt ist es möglich, nach Regionen und mit einer detaillierten Karte ganz einfach und unkompliziert eine Wandertour und die öffentliche Anreise dazu zu recherchieren. „Zuugle“ macht also (fast) jede Tour zu einer Öffi-Tour. Diese gute Idee von Bahn zu Berg scheint vielversprechend zu sein. Am besten gleich bei der nächsten Wanderung ausprobieren! **SI**

Infos unter:  
[www.zuugle.at/](http://www.zuugle.at/)



## Klima.Wissen.Handeln!

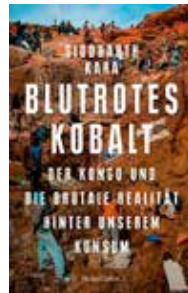
**Ausstellung** Wenn Menschen den Klimawandel erfahren können, entwickeln sie ein besseres Verständnis dafür. Die Dauerausstellung „Klima.Wissen.Handeln!“ im Technischen Museum Wien thematisiert die Auswirkungen der Klimakrise auf den Menschen und macht sie auf über 600 Quadratmetern erlebbar. Multimediale Stationen zeigen, wie sich das Leben auf dem Planeten Erde durch die Klimakrise verändert hat und weiter verändern wird, es gibt Tipps zur Reduktion des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks und mit dem Zukunftssimulator kann ein Klimaszenario basierend auf persönlichen Vorlieben dargestellt werden. Begleitend zur Ausstellung finden regelmäßig Führungen, Workshops für Kinder und Erwachsene sowie Expert:innengespräche statt. Bis Ende des Jahres wird „Klima.Wissen.Handeln!“ durch die Ausstellung „Energie-wende schaffen“ ergänzt und verbindet so die beiden Themenkomplexe. Auf in eine nachhaltige Zukunft! Das Technische Museum gibt dafür gute Impulse. **LK**

**Die Dauerausstellung**  
**Klima. Wissen. Handeln!** ist im  
Technischen Museum Wien zu sehen.  
Infos unter:  
[www.technischesmuseum.at/  
ausstellung/klima\\_wissen\\_handeln](http://www.technischesmuseum.at/ausstellung/klima_wissen_handeln)

## Der gute Tipp zum Schluss: „Vinted“

Fast Fashion wird immer erfolgreicher, Kollektionen werden mittlerweile im Wochentakt herausgebracht. Etwa jedes achte Kleidungsstück wird laut dem „FactSheet Kleiderkonsum“ von Greenpeace nie, fast nie oder nur selten getragen. Darunter leiden die Umwelt und das Klima. Auf der anderen Seite wird Second Hand-Kleidung zu einem immer größeren Thema. Die App „Vinted“ (früher „Kleiderkreisel“) bietet Konsument:innen die Möglichkeit, bereits getragene Kleidung kostengünstig zu kaufen. Außerdem kann man auch den eigenen Kleiderschrank ausmisten und anderen mit der Vintage-Mode eine Freude machen. **SB**





## Ein Blick hinter die Kulissen

**Podcast** Deutschlands wohl bekannteste Klimaaktivistin Luisa Neubauer veröffentlicht seit 2020 ihren eigenen Podcast: „1,5 Grad – der Klimapodcast mit Luisa Neubauer“. Die Themen variieren und hängen meist von den Gästen ab. Ob Herbert Grönemeyer, Greta Thunberg oder Neubauers eigene Großmutter – an spannenden Gesprächen fehlt es nie. So geht es in einigen Folgen um Wissenswertes aus der Klimawissenschaft, in anderen Folgen wird mit den Gästen debattiert und in wieder anderen Folgen gewährt die Podcastparterin Einblicke in die Arbeit des Klimaaktivismus.

Eine besonders spannende Ausgabe ist die Spezialfolge mit dem US-Senator Bernie Sanders. Darin sprechen die beiden über Wut, Privilegien und sein Buch „Es ist okay, wütend auf den Kapitalismus zu sein“ – im Gegensatz zu den anderen Folgen ist diese auf Englisch. Ein Podcast, den man sich gut an regnerischen Tagen, auf dem Weg zur Arbeit oder beim Aufräumen anhören kann. **SB**

Der Podcast ist nachzuhören bei Spotify. Infos unter: [studio-bummens.de/produktionen/podcast/1-5grad/](https://studio-bummens.de/produktionen/podcast/1-5grad/)

## Der Preis des Technologiekonsums

**Ausbeutung** Die Ungerechtigkeit könnte nicht größer sein: Für die Lithiumbatterien und die Profite milliardenschwerer High-Tech-Konzernen graben im Kongo zehntausende Menschen – darunter zahllose Kinder – mit Low-Tech-Methoden nach Kobalt. Ihr Tageslohn liegt dabei zwischen einem und zwei Dollar. Siddharth Kara zeigt die Logik hinter diesen Abbaumethoden: Handarbeit ist oft effizienter als Maschineneinsatz. Die zahlreichen Stufen an Zwischenhändlern dienen einerseits dazu, dass sich möglichst viele an der Arbeit der Bergleute bereichern können, andererseits helfen sie, die Herkunft des Erzes zu verschleiern. Letztendlich landet das kongolesische Kobalt bei einigen wenigen chinesischen Bergbauunternehmen oder beim Schweizer Glencore-Konzern. Der Autor hat den Kongo mehrfach bereist, vor Ort recherchiert und zum Teil herzerreißende Interviews geführt. Einziges Manko dieses wichtigen Buches: Fotos und eine Landkarte wären hilfreich. **HH**

**Blutrotes Kobalt – Der Kongo und die brutale Realität hinter unserem Konsum**  
Siddharth Kara  
HarperCollins (2024)

## Natur und Arbeit

**Industrialisierung** Simon Schaupp gelingt es, den untrennbaren Zusammenhang zwischen der Natur und der Entwicklung unserer Wirtschafts- und Arbeitsweise bildhaft darzustellen. Auf 419 Seiten zeichnet er die Entwicklungsgeschichte der kapitalistischen Gesellschaft durch die Brille von Natur und Umwelt nach. Es war der natürliche Verwesungsprozess von Tierkadavern, der die Industrialisierung der Fleischproduktion mit ihrer tayloristischen Arbeitsteilung in Chicago vorantrieb. Es war aber auch das Wissen um den natürlichen Verwesungsprozess von Tierkadavern, das die Arbeiter:innen bei Arbeitskämpfen einsetzten. Die Fließbänder wurden in den frühen Schlachtfabriken eingeführt, um der verwesenden Tierkadaver Herr zu werden, die sich dort auch aufgrund von Streiks angesammelt hatten. Von der Fleischindustrie über die Plantagenarbeit, den Aufstieg des Erdöls und der Automobilindustrie bis hin zum Care-Sektor und der Baubranche wird der sich durch menschliche Arbeitskraft vollziehende Stoffwechsel zwischen Gesellschaft und Natur erfrischend und unterhaltsam erzählt. Ein nicht-akademisches Publikum kann das erste Kapitel mit der theoretischen Herleitung der Begriffe überspringen und die empirischen Teile einzeln lesen. Schaupps Buch ist ein lesenswerter Beitrag zur Verschränkung von sozialer Frage und Klimapolitik. **Neva Löw**

**Stoffwechselfolitik – Arbeit, Natur und die Zukunft des Planeten**  
Simon Schaupp  
Suhrkamp (2024)

## Höher, breiter, schwerer: Sollten Maximalgrößen für Pkw gesetzlich festgelegt werden?

### PRO

**In meiner Kindheit war ein VW Golf 3,7 Meter lang und wog 805 Kilogramm.** Heute ist er 4,3 Meter lang und fast doppelt so schwer. Trotzdem sitzen heute weniger Menschen im Auto und ein Geländewagen mit oder ohne Offroad-Eigenschaften, auch SUV genannt, ersetzt heute oft den Golf als Familienauto.

Verkehrssicherheitsvorschriften sind nur zum Teil dafür verantwortlich. Ein großer Teil des Mehrgewichts ist schlicht fragwürdiger Luxus: schwere und breite Räder, bullige Karosserien, hoher Radstand, Glasdach etc. Dieser Trend ist nicht nachhaltig und bringt viele Probleme mit sich. Relativ harmlos ist noch das immer schwierigere Parken in der Tiefgarage. Richtig (tod)ernst wird es aber bei einem Unfall.

Denn breite und schwere Autos haben große Folgen für den Unfallgegner, egal ob Fußgänger:in, Radfahrer:in oder Kleinwagen.

**„Nur eine EU-Verordnung für Downsizing und ressourcenschonende Produktion bringt uns die Autos, die wir in Zukunft wirklich brauchen.“**

Die Masse eines Fahrzeuges kann durch keine Sicherheitstechnik ausgeglichen werden. Die grausame Faustregel lautet: Wer im größeren Auto sitzt, überlebt.

Der eigentliche Verlierer ist aber die Umwelt. Mehr Gewicht im Auto bedeutet einfach auch mehr Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub> bei der Herstellung, mehr Bremsabrieb und mehr Energieverbrauch beim Fahren. Dieser Teufelskreis wird durch Elektroautos noch einmal auf die Spitze getrieben.

Den großen Profit holen Hersteller gerade beim XXL-Format. Auf eine Selbstregulierung der Hersteller zu hoffen, ist daher sinnlos. Nur eine neue EU-Verordnung für Downsizing und ressourcenschonende Produktion bringt uns die Autos, die wir in Zukunft wirklich brauchen.

**Franz Greil**

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

© Erwin Schuh



### CON

**Die enormen Entwicklungen bei der Sicherheitstechnik von Pkw haben unweigerlich auch zu einer Zunahme von Größe, Gewicht und, dadurch begründet, auch der Leistungsdaten geführt.** Die heute wesentlich aufwendigeren Karosseriekonstruktionen und andere essentielle Sicherheitsverbesserungen haben in den vergangenen Jahren Tausende von Menschenleben gerettet. Die Zahl der Verkehrstopfer konnte nicht zuletzt dadurch auf ein Siebentel des negativen Spitzenjahres 1972 reduziert werden.

Auch das Ansteigen der durchschnittlichen PS-Leistungen steht in unmittelbarem Zusammenhang mit diesen Faktoren. Um ein Fahrzeug mit höherem Gewicht zu bewegen, ist ein Motor mit adäquater Leistung notwendig. Ist diese zu niedrig angesetzt, steigen Verbrauch und Emissionen. Ein durchschnittlicher Pkw beschleunigt damit weder maßgeblich rasanter als ein Vergleichsmodell früherer Jahre, noch erreicht er signifikant mehr Höchstgeschwindigkeit.

**„Klar ist, dass der Hauptgrund, warum Pkw immer größer werden, darin liegt, dass immer mehr Assistenz- und Sicherheitssysteme von Seiten der EU vorgeschrieben und in die Fahrzeuge eingebaut werden müssen.“**

Verantwortlich für den Rückgang des Marktangebots bei Kleinwagen sind somit nicht nachlassendes Kundeninteresse, sondern in erster Linie wirtschaftliche Gründe. Die strengen Vorgaben der EU betreffend Emissionsreduzierung und Assistenzsysteme verteuern die Produktion kleinerer Fahrzeuge massiv. Während die dadurch gestiegenen Kaufpreise in höheren Segmenten darstellbar sind, wird es für die Automobilhersteller immer schwieriger, diese auch für Kleinwagen noch kundengerecht zu kalkulieren.

Darüber hinaus sind natürlich Kundenwünsche in Hinsicht auf Transportvolumen und Freizeitgestaltung zu berücksichtigen.

**Dr. Christian Pesau**

ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilhersteller in der Industriellenvereinigung.

© Arbeitskreis Automobilimporteure

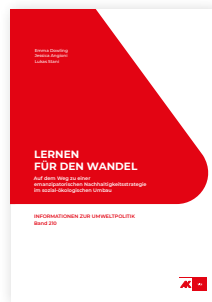


# Gesellschaftskritische Wissenschaft



## 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 CO<sub>2</sub>, 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](mailto:StudienUV@akwien.at) oder PDF-Download [www.arbeiterkammer.at](http://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](http://www.arbeit-wirtschaft.at/abendpost)

# Arbeit&Wirtschaft Abendpost



