

Wirtschaft & Umwelt

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

Euro 1,80



Klima und Gender

Frauen sind überproportional von den Folgen der Klimaerhitzung betroffen, werden aber weniger an den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen beteiligt. Der Kampf gegen die Klimakatastrophe muss daher auch ein Kampf für Geschlechtergerechtigkeit sein.

© Frank Jödicke

- Herausforderung im Betrieb – Umgang mit Extremwetter **SEITE 22**
- Das Einwegpfand kommt – Was sich ab 2025 ändern wird **SEITE 24**
- Aufgabe für die Politik – Die psychische Last der Klimakrise **SEITE 26**
- Buslenker:innen braucht das Land – Ein Green Job mit Zukunft? **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

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



WINDHOSE Dienstwagen mit Steuerzuschuss

Allerorts wird über Budgetkürzungen geredet und die Klimakrise klopft immer lauter an die Tür. Trotzdem herrscht bei klimaschädlichen Steuergeschenken großzügige Freigiebigkeit. Wie die NGO Transport & Environment errechnet hat, werden allein in den fünf

größten EU-Ländern Dienstautos mit Verbrennungsmotoren jährlich mit 42 Milliarden Euro subventioniert. Spitzenreiter ist Italien (16 Milliarden), dicht gefolgt von Deutschland (13,7 Milliarden). **HH**



DAUERREGEN COP29 – Man muss nur die Richtigen ranlassen

Sind Ziegenböcke als Gärtner geeignet? Im Feldversuch zeigten sich die ungestümen Tiere zwar wenig an der Handhabung der Gartengerätschaften interessiert, zugleich überraschten die Böcke durch konsequenten Verzehr sämtlicher Pflanzungen. Die Weltklima-

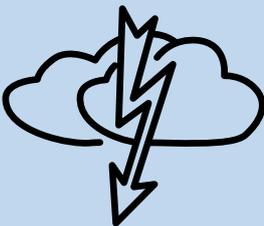
konferenz in Baku durfte damit zumindest im Feld des „Animal Gardening“ einen Teilerfolg feiern, nachdem es auf der „chaotisch und schlecht organisierten“ Konferenz nicht gelungen war, sich auf Ausstiegsziele oder verbindliche Ausgleichszahlungen festzulegen. **FJ**



FLAUTE USA-Wahl – Miese Nachrichten für den Klimaschutz

Mit Trump als künftigen US-Präsidenten sieht es für den Klimaschutz sehr schlecht aus. Gemeinsam mit der nationalistisch-konservativen Heritage Foundation will er Gelder für Klimaforschung streichen und aus dem Pariser Klimaabkommen sowie der UN-Klima-

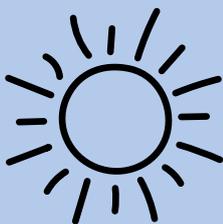
rahmenkonvention aussteigen. Dies würde zu einem geschätzten Anstieg von vier Milliarden Tonnen klimaschädlichem CO₂ bis 2030 führen. Den globalen Temperaturanstieg unter zwei Grad Celsius zu halten, wird damit besorgniserregend schwer. **SI**



GEWITTER Freiwilliger Verzicht nach Kündigung

Erpressung ist ein hässliches Wort, wenn auch mitunter angemessen. Der Automobilzulieferer TCG Unitech hat 882 seiner rund 1.000 Beschäftigten beim AMS zur Kündigung angemeldet, damit alle „freiwillig“ auf die kollektivvertragliche Gehaltserhöhung von

4,8 Prozent verzichten. Wer nicht mitzieht, riskiert den Arbeitsplatz. Das KV-System wird so unterlaufen. TCG Unitech produziert Bauteile aus Aluminium, Magnesium und Kunststoff und gehört zum italienischen Familienunternehmen Gnutti Carlo. **HH**



REKORDHITZE Bohre, Baby, bohre!

Den Spruch „Drill, baby, drill“ warf die Vizepräsidentenskandidatin Sarah Palin ihrem Konkurrenten Joe Biden bereits im Jahr 2008 an den Kopf, weil Ölförderung wichtiger sei als Alaskas Biber. Biden hörte das geflügelte Wort später regelmäßig von

Trump und man darf sagen, der scheidende US-Präsident hat es beherzigt. Unter Biden stieg die Ölproduktion steil nach oben. Die USA produzieren heute fast so viel Öl wie die zweit- und drittgrößten Ölproduzenten Saudi-Arabien und Russland zusammen. **FJ**

Inhalt

Geschlechtergerechte Klimapolitik

Frauen sind stärker von den Auswirkungen der Klimakrise betroffen aber weniger an Entscheidungen beteiligt. Seite 10

Der Verkehrssektor braucht mehr qualifizierte Frauen!

Ob auf Straße oder Schiene: In der Güter- und Personenbeförderung fehlen Arbeitskräfte. Seite 14

Interview mit einer Erntearbeiterin

Seite 17

Mit Gender Planning gegen die Klimakrise

Der soziale und ökologische Umbau unserer Städte sollte nicht nur von Männern geplant werden. Seite 18

Betriebe in Zeiten der Extremwetter

Die Hochwasserkatastrophe im Tullnerfeld zeigt vor welchen großen Herausforderungen Beschäftigte heute stehen. Seite 22

Mit 2025 kommt das Einwegpfand - endlich!

Auch in Österreich wird ab dem kommenden Jahr Pfand auf Einweggetränkeverpackungen erhoben. Seite 24

Die psychische Last der Klimakrise

Um die psychischen Folgen zu mildern, sollte die Politik eine stabilisierende Rolle einnehmen. Seite 26

Buslenken als Green Job mit Zukunft

Eine neue Soziologie-Studie der Universität Wien gibt Einblick in den Berufsalltag österreichischer Buslenker:innen. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	09
Kommunikation	32
Kontroverse	34

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber

Wirtschaft & Umwelt ist ein Organ der Bundesarbeitskammer, Prinz-Eugen-Str. 20-22, 1040 Wien
E-Mail wirtschaft.umwelt@akwien.at **Telefon** 01/501 65-12404

Redaktion Lukas Oberndorfer (Chefredakteur) **LO**, Frank Jödicke (Koordinierender Redakteur, Chef vom Dienst) **FJ**, Doris Artner-Severin **DA**, Alexander Eigner (Trainee) **AE**, Judith Fitz **JF**, Franz Greil **FG**, Thomas Hader **TH**, Heinz Högelsberger **HH**, Max Knapp **MK**, Stefanie Pressinger **PR**, Astrid Schögl **AS**, Sabine Stelzenmayr **SA**, Christoph Streissler **CS**, Iris Strutzmann **SI**

Sekretariat Sabrina Pochop **SP**, Lilly Kolb **LK**

Konzeption Jakob Fielhauer, fielhauer.at

Layout & Infografik Julia Stern, design@schereesternpapier.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



produziert nach den
Richtlinien des Österreichischen
Umweltzeichens, Gugler GmbH,
UW-Nr. 6029, www.gugler.at



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



klimafreundlich gedruckt

Klima und Gender

Der Kampf gegen die Klimakatastrophe fordert uns alle, denn ein gutes Klima gibt es nur mit mehr Geschlechtergerechtigkeit.



Von Lukas Oberndorfer

Während diese Ausgabe fertiggestellt wird, laufen die Koalitionsverhandlungen zur Bildung einer neuen Bundesregierung. Dort sollen die Weichen für die nächsten fünf Jahre gestellt werden. Alle an den Verhandlungen Beteiligten betonen, dass Österreich vor großen Aufgaben steht.

Die Größe der Herausforderungen sollte allerdings nicht einschüchtern. Wer klug reformieren will, muss nicht unbedingt alles ändern, sondern nur einige, aber entscheidende Dinge umstellen. Dabei müssen auch nicht völlig neue Ideen her, denn manchmal ist ein sorgfältiger Blick auf das bereits vorhandene Wissen viel hilfreicher.

Ein gutes Beispiel dafür bietet der Schwerpunkt „Klima und Gender“ in dieser Ausgabe. Darin zeigen unsere Autorinnen zum Beispiel, wie die bereits in den 1980er Jahren entwickelten Methoden des Gender Planning heute helfen, Dörfer und Städte gerechter zu gestalten und damit gleichzeitig ein umweltfreundlicheres Leben vor Ort ermöglichen. Guter öffentlicher Verkehr, mehr Sicherheit, mehr Miteinander und mehr Leben auf der Straße. Die Arbeiter:innenbewegung, die Umweltbewegung und die Frauenbewegung haben seit langem Ziele, die sich überlappen und stärken können. Ihr Streben nach einem besseren Leben für die Vielen haben sie oft klar artikuliert und das dabei gewonnene Wissen müsste „nur“ konsequent umgesetzt werden.

Keine Frage, der Kampf für einen sozialen und ökologischen Umbau ist eine große Aufgabe und erfordert einen tiefgreifenden Wandel unserer Lebens- und Arbeitsweisen. Aber viele Instrumente dafür sind schon längst bekannt und liegen bereit. Sie wollen nur ergriffen werden.

Lukas Oberndorfer

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



© Getty / Unsplash+

Wie viel Kraftstoff verbrauchen Neuwagen wirklich?

Angeblicher Normverbrauch Bereits vor rund zehn Jahren wurde heftig über den Unterschied zwischen Norm- und Realverbrauch von Neuwagen diskutiert. NGOs deckten auf, dass Hersteller mit einem fragwürdigen Testzyklus tricksten.. Inzwischen gibt es deshalb einen neuen Testzyklus und in jedem Neuwagen eine automatische Aufzeichnung des tatsächlichen Spritverbrauchs. Die Europäische Umweltagentur (EEA) hat diese Daten erstmals ausgewertet. Fazit: Der Unterschied zwischen Norm- und Realverbrauch hat sich durch den neuen Prüfzyklus zwar halbiert, liegt aber bei Pkw mit Verbrennungsmotor noch immer bei durchschnittlich 21 Prozent. Haarsträubend sind jedoch die Ergebnisse für Hybridfahrzeuge: Hier macht der Unterschied 252 Prozent aus. Die EU-Kommission muss hierzu bis 2025 Entscheidungen treffen. **FG**

CO₂-Ausstoß von Privatjets steigt stark an

Flugverkehr Die weltweiten CO₂-Emissionen durch Privatjets haben zwischen 2019 und 2023 um 46 Prozent zugelegt: von 10,7 auf 15,6 Millionen Tonnen CO₂. In diesem Zeitraum kam der normale Linienflugverkehr aufgrund der COVID-19-Lockdowns zeitweise fast komplett zum Erliegen. Laut einer im Fachmagazin Nature veröffentlichten Studie zeigt sich mit Blick auf die Corona-Jahre weltweit, dass „der private Flugverkehr im Prinzip nie aufgehört hat, sondern [...] durch die Pandemie sogar noch attraktiver geworden [ist]“, so Studienautor Stefan Gössling. Gleichzeitig seien in den vergangenen Jah-

ren „viele Reiche noch viel reicher geworden“, was den privaten Flugverkehr weiter angeheizt habe. Zum Vergleich: Weltweit nutzen nur drei von 100.000 Menschen Privatflugzeuge, deren CO₂-Ausstoß mittlerweile für rund 1,8 Prozent der Emissionen der kommerziellen Luftfahrt verantwortlich ist. Bei der Dichte der Privatflugzeuge liegt Österreich mit 2,94 Privatjets pro 100.000 Einwohnern vor Deutschland (0,75) und knapp hinter der bei Superreichen sehr beliebten Schweiz (3,76). Spitzenreiter sind die USA (5,45), wo knapp 69 Prozent aller Privatjets angemeldet sind. **HH**

”

„Frauen haben in praktisch allen Lebensbereichen eigene Betroffenheiten. Das muss sich in politischen Entscheidungen niederschlagen, die das Leben von uns Frauen verbessern. Das gilt für Einkommensgerechtigkeit genau so wie in der Klimapolitik“

AK Präsidentin
Renate Anderl



© Sebastian Philipp / BAK

Neue Grenzwerte

Gesunde Luft Strengere Luftqualitätsstandards und mehr Rechte für Bürger:innen sollen wieder den Vorrang erhalten. Das haben die EU-Minister:innen im Oktober 2024 nun endgültig beschlossen. Demnach müssen alle Mitgliedstaaten neue Grenzwerte für Luftschadstoffe einhalten, die sich stärker an den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) orientieren. Damit diese bis spätestens 2030 eingehalten werden, müssen die Mitgliedstaaten schon vorher verbindliche Fahrpläne für Maßnahmen vorlegen und Umweltorganisationen Überprüfungs- und Klagemöglichkeiten einräumen. Außerdem müssen sie sicherstellen, dass Bürger:innen Schadenersatz erhalten, wenn ihre Gesundheit durch vorsätzliche oder fahrlässige Nichteinhaltung der Vorschriften geschädigt wurde. **FG**



Schweizer Bevölkerung sagt Nein zum Autobahnausbau

Direkte Demokratie Das Schweizer Stimmvolk votiert immer wieder für progressive Verkehrslösungen. So wurde der Bahnausbau (z. B. Gotthardtunnel, Taktfahrplan) genauso direktdemokratisch beschlossen wie dessen Finanzierung durch die Schwerverkehrsabgabe. Nun hat das Volk erneut entschieden: Eine Mehrheit von 52 Prozent stimmte gegen den weiteren Ausbau von Autobahnen. Regierung und Parlament wollten dafür über fünf Milliarden Euro aufwenden. Wieder einmal zeigt sich: Die Bevölkerung agiert oft weitsichtiger als die etablierte Politik. **HH**

Nachhaltige Waffen?

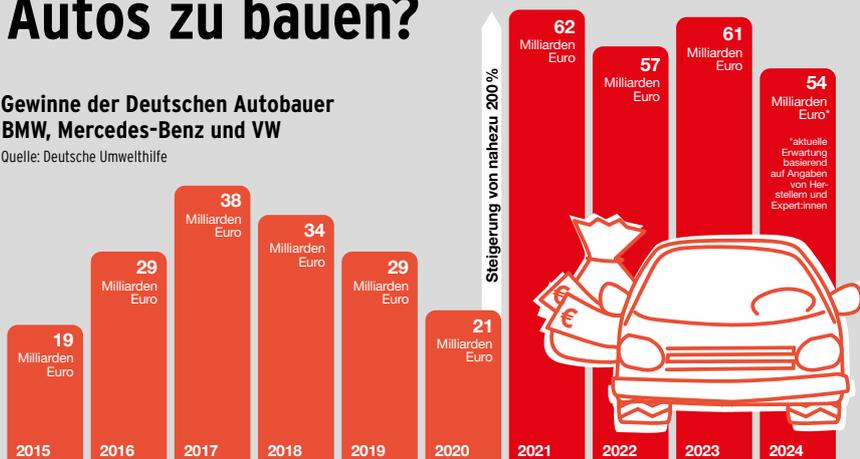
Qualitätssiegel Die EU ist grundsätzlich eine wichtige Verbündete im Verbraucher- und Umweltschutz. Sie will Anleger:innen Orientierung bei komplizierten Finanzprodukten bieten und hat deshalb die „EU-Verordnung über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzsektor“ erlassen. Wer sein Geld sinnvoll anlegen und keinem Greenwashing auf dem Leim gehen will, kann anhand dieser Taxonomie die ESG-Kriterien überprüfen und feststellen, ob ein Investment der Umwelt (Environment) oder dem Sozialen (Social) dient und ob es eine gute Unternehmensführung (Governance) unterstützt. Die ESGs sind damit die drei wesentlichen Kriterien für Nachhaltigkeit. Nach Recherche der Transparenzplattform LobbyControl versucht nun auch die Rüstungsindus-

trie in diese Nachhaltigkeitskriterien miteingestuft zu werden. Investitionen in „Verteidigung, Resilienz und Sicherheit“ seien schließlich nachhaltig, weil sie Frieden sichern und so erst Nachhaltigkeit ermöglichen würden. Eine eher abwegige Argumentation, schließlich besteht der ganze Sinn in einer Granate darin, zu explodieren und dabei möglichst viel zu zerstören. Das ist weder sozial noch nützt es der Umwelt. Rasmus Andresen, EU-Abgeordneter der deutschen Grünen, mahnte, dass, wenn vom Erdgas bis zur Atomenergie und nun sogar auch der Rüstungsindustrie fast alles unter das Qualitätssiegel „nachhaltig“ fallen könne, diese Taxonomie bald keine Bedeutung mehr habe. **FJ**

Lohnt es sich nicht mehr Autos zu bauen?

Gewinne der Deutschen Autobauer BMW, Mercedes-Benz und VW

Quelle: Deutsche Umwelthilfe



Gewinnwarnung

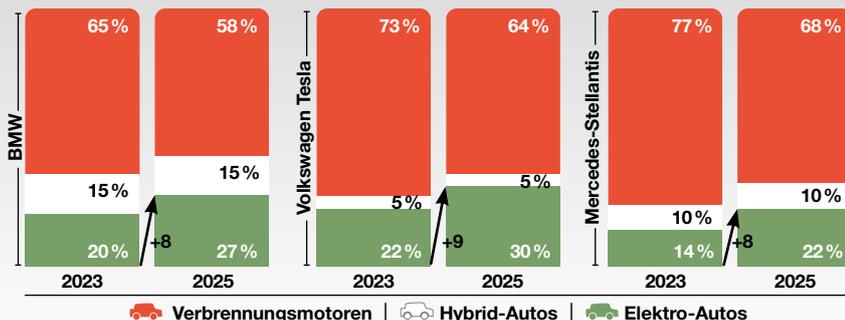
Die Automobilindustrie ist in der Krise. Die Androhung von Werksschließungen bei Volkswagen führt dies drastisch vor Augen. Lohnt es sich nicht mehr, Autos zu bauen in einer Wirtschaft, die sich wegen der Klimakatastrophe zwangsläufig verändert? Letztlich seien die Auflagen zur CO₂-Reduktion zu hoch geworden, um weiterhin gewinnbringend Autos produzieren zu können, meinen die Hersteller. Die Zahlen geben dies allerdings nicht her.

Die deutschen Autobauer haben in den letzten Jahren enorme Gewinne eingefahren. BMW, Mercedes-Benz und VW erzielten in den Jahren 2021 bis 2024 jährlich rund 60 Milliarden Euro Gewinn, im Jahr 2015 waren es noch „magere“ 19 Milliarden (Grafik oben).

Es sollten also genügend Gelder vorhanden sein, um in die CO₂-Reduzierung zu investieren. Bei der Einhaltung der CO₂-Einsparungsziele sind die Hersteller zudem sehr flexibel (siehe Grafik unten). Die Grenzwerte werden

alle fünf Jahre verschärft, das nächste Mal sinken sie 2025 von 118 g/km auf 94 g/km. Da es sich hierbei um Flottengrenzwerte handelt, kann die Reduktion des CO₂-Ausstoßes nicht nur durch effizientere und sparsamere Motoren erreicht werden, sondern auch durch die Produktion von E-Autos. Mehr noch, die einzelnen Hersteller müssen ihre Flotte nicht allein bewerten lassen, sie dürfen „CO₂-Pools“ mit Herstellern umweltfreundlicherer Fahrzeuge bilden. Das International Council on Clean Transportation hat errechnet, dass die CO₂-Einsparungsziele für deutsche Autobauer entweder allein oder mit geschicktem Pooling leicht zu erreichen sind, indem der Anteil der produzierten E-Autos auf etwa zehn Prozent erhöht wird.

Auch wenn diese Maßnahmen die Gewinne schmälern, kann von dem von den Herstellern beschworenen „Ausnahmestandard“ keine Rede sein. Die ausgewiesenen Gewinne der letzten Jahre und die Prognosen sprechen eine andere Sprache. **FJ**



Die im Jahr 2025 geforderten CO₂-Einsparungsziele sind für die Autohersteller leicht zu erreichen. Quelle: International Council on Clean Transportation



© Frank Jödicke

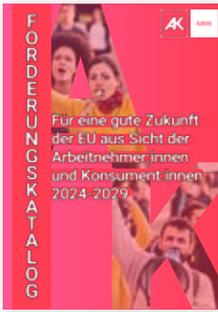
Weckruf: Mehr für die Wasserqualität tun

EU-Bericht Wasser

Die Landwirtschaft ist die größte Belastung für Europas Oberflächen- und Grundwasser, so der neueste Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA). Grund dafür ist deren Wasserverbrauch und die Verschmutzung durch den intensiven Einsatz von Nährstoffen und Pestiziden, wie die Mitgliedstaaten selbst festgestellt haben. Der Bedarf an Bewässerungslandwirtschaft wird durch den Klimawandel voraussichtlich weiter steigen und ohne Änderung der Bewässerungspraktiken kaum mehr zu bewältigen sein.

Der Bericht der Europäischen Umweltagentur zeigt, dass die europäischen Gewässer und ihre Wasserökosysteme trotz gewisser Fortschritte immer noch stark mit Chemikalien belastet sind. Dies betrifft insbesondere die Luftverschmutzung aus der Kohleverstromung und die diffuse Verschmutzung durch Nährstoffe und Pestizide aus der Landwirtschaft sowie die „Ewigkeitschemikalien“ PFAS. Ein weiteres Problem ist die Verschlechterung der Lebensräume. Für den Schutz von Wasserökosystemen ist die Klimakrise eine Herausforderung. Sie erhöht den Druck auf die Wasserressourcen und die Wasserbewirtschaftung. Bis 2027 sollen 100 Prozent der europäischen Oberflächengewässer in einem „guten“ oder „sehr guten“ ökologischen Zustand sein – derzeit sind es erst 37 Prozent. Es gibt noch viel zu tun. **SI**

© Frank Van Huist | Unsplash+



Positionspapier

Download:

www.akeuropa.eu/sites/default/files/2024-10/DE%20Forderungskatalog_final_0.pdf



Angesichts der aktuell immensen Herausforderungen dürfen die Interessen der Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen nicht vernachlässigt werden und es muss gerade jetzt auf soziale Ausgewogenheit geachtet werden.

Forderungskatalog für die neue EU-Legislaturperiode

EU-Kommission Die EU hat angekündigt in den nächsten Jahren den Fokus auf Wettbewerb und Verteidigung zu legen. Es steht zu befürchten, dass hierbei die Sicht der Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen eher wenig berücksichtigt wird. Das Brüsseler Büro der Arbeiterkammer legt auf 35 Forderungsblättern vor, welche entscheidenden Zukunftsfragen EU-Kommission und EU-Parlament innerhalb der nächsten Gesetzgebungsperiode auf keinen Fall vernachlässigen sollten. Die konkreten politischen Handlungsempfehlungen, Hintergründe und Argumentationshilfen umfassen eine breite Themenpalette von der Frage, wie die Lobbykraft von Konzernen begrenzt werden kann, über die Möglichkeiten die öffentliche Auftragsvergabe nachhaltiger zu machen, bis hin zur gerechten Gestaltung der Mobilitätswende. Der Katalog ist offen angelegt und wird in den nächsten Wochen aktualisiert und erweitert. **FJ**

Kommentar

VW: Einsparungen für die Belegschaft – Milliarden für die Aktionär:innen



Von Alexander Eigner

Die deutsche Autoindustrie steckt in der Krise. Offenbar ist die Lage derart schlecht, dass die VW-Führung zu drastischen Schritten greifen muss: Die Jobgarantie wurde nach 30 Jahren einseitig aufgekündigt, Werkschließungen, Lohnkürzungen und Massenentlassungen stehen im Raum. Alles bisher undenkbar. Vier Milliarden Euro sollen so auf dem Rücken der Beschäftigten eingespart werden.

Wegen massiver Fehlentscheidungen des VW-Managements bangen jetzt zehntausende Beschäftigte um ihre Jobs.

Besonders widersprüchlich daran ist die letzte, üppige Dividendenzahlung, bei der sich die Aktionär:innen im Mai noch über 4,5 Mrd. Euro freuen durften. Das passt nicht zusammen! Was jetzt fehlt, ist ein Gesamtkonzept, das den Beschäftigten zukunftsorientierte Arbeitsplätze sichert und nachhaltige Investitionen beinhaltet. Statt immer noch größere Pkws zu bauen, könnte VW zum Beispiel in die Produktion von E-Bussen einsteigen.

Die geplanten Einsparungen bei gleichzeitig großzügigen Ausschüttungen an die Aktionär:innen sind blanker Hohn für die Beschäftigten und werden VW nicht aus der Krise führen. Diese Form der Krisenbearbeitung, die soziale und ökologische Fragen ausklammert, wird langfristig nicht erfolgreich sein.

Alexander Eigner

absolviert das neue Trainee-Programm der AK Wien und arbeitet aktuell in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr zu industriepolitischen Fragen der Mobilitätswende.

WUM-Zeitreise



Vor 30 Jahren

Ökoprofit „Umweltschutz aus Eigennutz: Unter diesem Vorzeichen werden Produkte, Technologien und Einsatzstoffe kritisch überdacht, um Emissionen und Abfälle zu vermeiden, [...]. Dieser produktionsintegrierte Umweltschutz trägt im Gegensatz zu nachsorgendem Umweltschutz [...] die Chance in sich, daß durch effektivere und wirtschaftlichere Nutzung der Rohstoffe und Energieträger sowohl die Umwelt als auch der Betrieb einen Vorteil erlangen.“



Vor 15 Jahren

Bahn mit Zukunft? „Zuerst wurden von Schwarz-Blau hunderte Millionen in umweltschädlichen ‚Bio‘diesel gesteckt, um die Bauern zu fördern, [...], und schließlich wurden noch die ÖBB in mehrere konkurrenzierende Teilunternehmen zerschlagen, um die Roten zu quälen. Das Ergebnis schadet der Umwelt, den Bahnkunden und der Wirtschaft. Höchste Zeit für Veränderungen, denn ohne gut funktionierende Bahn ist der Zug für den Klimaschutz abgefahren.“



Über der Altstadt der aserbaidjanischen Hauptstadt Baku thronen Hochhaustürme, deren Silhouetten Gasflammen nachempfunden sind, um an die Quelle des Reichtums des Landes zu erinnern. Zu Beginn der Weltklimakonferenz bezeichnete der Präsident Aserbaidschans, İlham Alijew, Erdöl und Erdgas als ein Geschenk Gottes.

Das Elend des Multilateralismus

COP 29 Im November fand die 29. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention statt, doch die jüngste Klimakonferenz brachte kaum Fortschritte. Auf der Tagesordnung stand unter anderem der internationale Handel mit Emissionsrechten. Dieser soll den Industriestaaten helfen, ihre Ziele zu erreichen, indem sie sich vermiedene Emissionen in anderen Staaten anrechnen lassen. Eine Einigung gelang schon recht früh während der Konferenz. Deutlich mehr Kontroverse gab es zur sogenannten „Klimafinanzierung“, bei der es um Art und Umfang der Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern geht. Die Industrieländer wollen, dass auch private Mittel dazugerechnet werden und dass auch Investitionen, deren Rückflüsse Industrieländern zugutekommen, einberechnet werden. Zu einem Beschluss kam es erst nach Verlängerung der Konferenz, allerdings gegen den Widerstand vieler Entwicklungsländer.

Bei weiteren Maßnahmen zur Emissionsreduktion („Mitigation“) kam es – jenseits der bisherigen allgemeinen Appelle – zu keiner Einigung. Denn die erdölfördernden Staaten, darunter das Gastgeberland Aserbaidschan, stemmen sich gegen jede Erwähnung der negativen Auswirkung fossiler Energieträger auf das Klima.

Ähnlich wie bei der Biodiversitätskonferenz im Oktober zeigte sich damit auch bei der Klimakonferenz, dass bei internationalen Verhandlungen zu Umweltfragen immer weniger Fortschritte erzielt werden. Das liegt an den verhärteten Fronten zwischen verschiedenen Staatengruppen und daran, dass einige große Staaten die zugrundeliegenden Probleme rundweg leugnen. So hat der designierte Präsident der USA bereits angekündigt, dass sich die USA wieder aus dem Pariser Abkommen zurückziehen werden. **CS**

„Die Beschäftigten sollten Miteigentümer werden“

„Harte Einsparungen“ seien bei VW nötig, damit die Rendite wächst, Werksschließungen sind nicht mehr ausgeschlossen, trotz gleichbleibend hoher Gewinne in der deutschen Autoindustrie (siehe Grafik Seite 6). Welche Chancen und Risiken für die Automobilindustrie bestehen, fragen wir Carsten Büchling, den Betriebsratschef des VW-Werkes in Kassel, dem größten Industriebetrieb im Bundesland Hessen.

Herr Büchling, wurden bei VW Fehler gemacht?

Zunächst einmal macht Volkswagen dieser Tage einen historischen und schwerwiegenden Fehler, wenn sie glauben, dass die Unternehmenskrise durch die Aufkündigung der Beschäftigtensicherung und maßlose Angriffe auf unsere Kolleginnen und Kollegen zu überwinden wäre. Aber auch in der Vergangenheit sind viele Fehler gemacht worden, mal ganz abgesehen von dem Diesel-Skandal, der dem Konzern nicht nur über 30 Milliarden Euro gekostet hat, sondern auch unsere Kund:innen tief verunsichert hat. Insgesamt aber muss man sagen, ist die Markenpolitik der letzten Jahre einfach nicht gut gewesen: Der Konzern ist zu spät in die Entwicklung der Elektrofahrzeuge eingestiegen, deswegen ist unsere Technik noch nicht ausgereift genug und kann teilweise nicht mit den Konkurrenten Stich halten.

Hätten man besser den „französischen Weg“ einschlagen sollen und kleine, kompakte E-Autos bauen?

VW hatte für kurze Zeit ein sehr erfolgreiches Einstiegsmodell auf dem Markt, den E-Up. Der kam sowohl bei unseren Kund:innen als auch bei unserer Belegschaft gut an. Den E-Up vom Markt zu nehmen, war meiner Ansicht nach falsch und hat die Weichenstellung Luxus-Segment-Produktion noch verstärkt. Eine strategische Entscheidung, die die Kolleg:innen heute ausbaden sollen. Und auch eine Entscheidung gegen die ökologische Verantwortung, der der Konzern mit dem Bau von kleineren E-Autos durch deren deutlich geringere Umweltbelastung besser nachkommen hätte können.

VW-Chef Oliver Blume hat im Vorjahr als erster Manager Deutschlands mehr als zehn Millionen Euro Gehalt bezogen. Sollte das einmal problematisiert werden?

Ja, natürlich. Es ist doch eine absolute Frechheit, einerseits ein Klagelied über fehlende Milliarden für Investitionen anzustimmen und gleichzeitig rekordverdächtige Dividenden an seine Aktionäre auszuschütten. Das Unternehmen fordert jetzt 10 Prozent Lohnverzicht seitens der Belegschaft. Stellen sie sich vor, wie viel Geld der Konzern einfahren könnte, wenn der Vorstand auf 10 Prozent seines Gehalts verzichten würde.

Welche Haltung besteht demgegenüber einem sozialen und ökologischen Umbau im Betriebsrat?

Für uns Betriebsräte und Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter gibt es keine Alternative zum Verbrenner-Aus! Das kommunizieren wir klar und deutlich. Grundsätzlich sind die Kolleginnen und Kollegen transformationsoffen. Es gibt aber auch Kritik an der E-Mobilität. Der Soziologe Klaus Dörre hat gezeigt, dass man der E-Mobilität umso kritischer gegenübersteht, je näher man am Hallenboden arbeitet. Aber diese Kritik speist sich nicht aus einer Leugnung der ökologischen Verantwortung oder ähnlichem. Sondern daraus, dass nicht klar ist, ob man seinen Job nach der Transformation noch behalten wird, ob man die Arbeit leisten kann, die dann neu auf einen zukommt. Und auch grundsätzlich fragen sich viele Kolleginnen und Kollegen, ob sich die E-Mobilität überhaupt durchsetzen wird. Das sind sehr berechtigte Fragen und Ängste. Eine Konversion



Betriebsratsvorsitzender im harten Kampf gegen den drohenden Jobabbau bei VW: Carsten Büchling.

der Autoindustrie hin zu vollständig neuer Produktpalette jenseits des Autos ist noch in weiter Ferne. Ich denke, dass uns der Umstieg in die E-Antriebe nun erst einmal gelingen muss, um über andere Schritte nachdenken zu können. Dazu müssen wir die Mitbestimmung weiter ausbauen.

Diese tiefgreifenden Änderungen sollten gemeinsam beschlossen werden. Wie könnten die Beschäftigten in Produktions- und Veränderungsentscheidungen miteinbezogen werden?

Grundsätzlich verstehe ich unsere Arbeit als Betriebsräte so, dass wir sukzessive daran arbeiten, die im Betriebsverfassungsgesetz bereits angelegte Mitbestimmung weiter auszubauen. In Kassel organisieren wir beispielsweise zwei der vier vom Betriebsverfassungsgesetz vorgegeben Betriebsversammlungen im Jahr dezentral. Das bedeutet, zweimal im Jahr haben die Kolleg:innen die Möglichkeit, zu einer kleinen Betriebsversammlung zu gehen, die auf ihre abteilungsspezifischen Anliegen und Fragen ausgerichtet ist. Damit werden unseren Beschäftigten mehr Chancen auf Beteiligung eingeräumt. Insgesamt muss hier politischer Druck zusammen mit den Gewerkschaften entwickelt werden, um die Mitbestimmungsrechte im Betriebsverfassungsgesetz weiter auszubauen. Das sind alles verschiedene Schritte, die am Ende dafür sorgen können, dass die Beschäftigten nicht nur beteiligt werden, sondern über die Produktion mitentscheiden können. Und um es deutlich zu sagen: Ich finde, dass die Beschäftigten zu Miteigentümern der Betriebe werden sollten. **FJ**

Tandem für ein gutes Leben: Geschlechtergerechte Klimapolitik

Die Klimakrise betrifft nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen. Frauen gehören aufgrund der ungleichen Verteilung von Macht, Arbeit und Teilhabechancen häufiger zu den gefährdeten Gruppen. Eine an Gleichstellung orientierte Klimapolitik bietet die Chance, die Klimakrise und Geschlechterungleichheiten Hand in Hand zu lösen.

Von CARINA ALTREITER und ASTRID SCHÖGGL



Astrid Schögggl

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

© Erwin Schuh



Carina Altreiter

arbeitet in der Abteilung Frauen und Familie der AK Wien zu Gleichstellung im sozial-ökologischen Umbau und Klassenungleichheiten.

© Lisi Specht

Die Gewerkschaftsbewegung weist seit Jahrzehnten darauf hin, dass Klimapolitik eine soziale Frage ist. Die Folgen der Erderhitzung betreffen nicht alle Menschen gleich. Ebenso wenig haben alle Menschen die gleichen Möglichkeiten mitzubestimmen und mitzugestalten, wie der Klimakrise begegnet werden soll. Eine wichtige Achse der Ungleichheit verläuft nicht nur entlang finanzieller Mittel zwischen „unten“ und „oben“, sondern auch zwischen Männern und Frauen. Der ungleiche Zugang zu Ressourcen, aber auch eine ungleiche Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit führen dazu, dass Frauen in vulnerablen Bevölkerungsgruppen überrepräsentiert sind. Das bedeutet, sie können sich weniger vor den negativen Folgen klimatischer Veränderungen schützen und können gleichzeitig auch weniger auf die Gestaltung von politischen Maßnahmen Einfluss nehmen.

Die Bekämpfung der Klimakrise ist aber zugleich auch eine Chance für mehr Geschlechtergerechtigkeit. Die Neuausrichtung unseres heutigen Wirtschaftens und Arbeitens, die notwendig ist, um die Lebensgrundlagen für die nachfolgenden

Generationen zu sichern, bietet große Potenziale. Mit einer an Gleichstellung orientierten Klimapolitik kommen wir der Vision eines guten Lebens für alle näher, in der das Wohlergehen der Menschen und der Schutz natürlicher Ressourcen im Mittelpunkt stehen. Ein wesentlicher Baustein dafür ist eine gut ausgebaute Grundversorgung und soziale Dienstleistungen. Es ist jedoch zu befürchten, dass gerade diese Bereiche angesichts der aktuellen Budgetsituation in Bedrängnis geraten. Wir zeigen am Beispiel Hitzebelastungen, wie Frauen und Männer unterschiedlich betroffen sind und machen danach deutlich, was zu gewinnen ist, wenn der Kampf gegen die Klimakrise mit dem Kampf für Geschlechtergerechtigkeit verbunden wird.



40%

Höher war das **Risiko für Femizide** nach einer Hitzewelle in Madrid. Die Hitze lässt das Gewaltisiko steigen.

1 Beispiel Hitzebelastung: Was bedeuten sie aus der Sicht von Frauen?

Durch die Klimaerwärmung ist die Hitzebelastung auch in Österreich in den letzten Jahren stetig gestiegen. Frauen sind nicht grundsätzlich hitzeempfindlicher als Männer. Ungleichheiten und Benachteiligungen führen jedoch dazu, dass Frauen in mancher Hinsicht stärker, aber auch in anderer Art und Weise betroffen sind. Drei Beispiele sollen dies verdeutlichen.

Hitzebelastungen führen zu mehr Gereiztheit und Stress und lassen deshalb auch den Aggressivitätspegel steigen. Dies führt dazu, dass während Hitzeperioden das Gewaltrisiko gegenüber Frauen deutlich ansteigt. Im Berufsleben spüren das vor allem Beschäftigte, die in ihrer Arbeit andere Personen betreuen, versorgen, transportieren oder bedienen, sei es im Einzelhandel, in der Pflege oder im Personenverkehr. Aber auch im privaten Umfeld kommt es vermehrt zu Übergriffen.

Genauso wie sich das gegenwärtige Wirtschaftssystem die Rohstoffe der Erde als billige und oftmals kostenlose Ressource aneignet, setzt es auch die unbezahlte Haus- und Sorgearbeit als selbstverständlich voraus.

Studien aus Spanien zeigen, dass es nach Hitzewellen zu einem deutlichen Anstieg von Partnergewalt kommt. In Madrid wurde beispielsweise drei Tage nach einer Hitzewelle ein um 40 Prozent erhöhtes Risiko für Femizide beobachtet.

Darüber hinaus leisten Frauen – ob bezahlt oder unbezahlt – den größten Teil der gesellschaftlich notwendigen und unerlässlichen Betreuungs- und Sorgearbeit. Hier kommt an heißen Tagen eine Hitze-Sorge-Spirale in Gang. Frauen müssen nicht nur mit steigender Eigen-Belastung umgehen, wenn etwa die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit sinkt oder körperliche Tätigkeiten – wie das Heben oder Waschen von Patient:innen oder Angehörigen – immer beschwerlicher werden. Die Bedingungen verschärfen sich auch deshalb, weil Frauen oftmals für die besonders vulnerablen

Ein gut ausgebautes, qualitativ hochwertiges und klimafittes Gesundheits- und Sozialsystem ist von zentraler Bedeutung, damit die durch den Klimawandel steigenden Anforderungen an Betreuung und Sorgearbeit nicht auf die Schultern von Frauen und Privathaushalten abgeladen werden.

Gruppen (kleine Kinder, ältere oder erkrankte Personen usw.) Verantwortung tragen, deren Betreuungsbedarf bei großer Hitze steigt.

Drittens spielt die Verfügbarkeit von sanitären Einrichtungen eine wichtige Rolle, insbesondere für Beschäftigte, die keinen festen Arbeitsplatz haben, wie in der mobilen Pflege oder in Verkehrsbetrieben. Die bei Männern gängige Praxis, den öffentlichen Raum für die Verrichtung ihrer Notdurft zu nutzen, ist für viele Frauen keine Option, da hier die Grenzen der Würde deutlich unterschritten werden und auch die Gefahr von Belästigungen besteht. Das Fehlen entsprechender Möglichkeiten hat zur Folge, dass Frauen vorsorglich weniger trinken. Das ist insbesondere bei großer Hitze ein ernsthaftes Gesundheitsrisiko.

2 Den Umbau gleichberechtigt mitgestalten

Obwohl Frauen stärker vom Klimawandel betroffen sind, sind sie in den etablierten nationalen und internationalen Gremien sowie in allen Bereichen, in denen Maßnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen der Klimakrise entwickelt und beschlossen werden, unterrepräsentiert. Frauen engagieren sich zwar stärker für einen sozialen und ökologischen Umbau, gelangen aber seltener in Machtpositionen, um diesen auch mitzugestalten. Dies gilt insbesondere für Frauen aus nichtprivilegierten sozialen Klassen, Angehörige ethnischer Minderheiten, People of Colour, aber auch für Frauen mit Behinderungen. Die gleichberechtigte Teilhabe unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen in politischen Gremien ist entscheidend, denn Studien zeigen, dass Lösungen einseitig ausfallen oder wich- ▶

Kurzgefasst

Weil das Klima sich ändert, wachsen die Herausforderungen im beruflichen und gesellschaftlichen Leben. Darin kann aber durchaus auch eine Chance liegen. Wenn die notwendigen Aufgaben, die auch Pflege- und Sorgearbeit umfassen, gerechter verteilt werden, können Klimaschutz und Geschlechtergerechtigkeit unser aller Leben besser machen.



Beispiel Zeitpolitik: Klima- und Gleichstellungspolitik für ein gutes Leben

Am Beispiel der Zeitpolitik lässt sich zeigen, was zu gewinnen ist, wenn Gleichstellungs- und Klimapolitik zusammen gedacht werden. Die Einführung einer neuen, gesunden Vollzeit kann dazu beitragen, klimaschonende und gesundheitsförderliche Lebensstile, die oft zeitaufwändiger sind, umzusetzen.

tige Folgeeffekte politischer Maßnahmen übersehen werden, wenn die Lebensrealitäten bestimmter sozialer Gruppen nicht repräsentiert sind. Auf betrieblicher Ebene erhöhen Betriebsrätinnen die Wahrscheinlichkeit für die Umsetzung von gleichstellungspolitischen Maßnahmen, wie Studien aus Deutschland zeigen.

3 Gesellschaft und Wirtschaft anders gestalten – Sorgearbeit und Klimakrise

Eine Gesellschaft und insbesondere ihre Wirtschaft basiert einerseits auf der Nutzung und teilweise auch Ausbeutung natürlicher Ressourcen, andererseits kann sie nur dann funktionieren, wenn Menschen versorgt, Kinder begleitet und gebildet und Kranke gesund gepflegt werden. Das gegenwärtige Wirtschaftssystem setzt beides als selbstverständlich voraus und eignet sich sowohl die Rohstoffe der Erde als billige und oftmals kostenlose Ressource an als auch die unbezahlte Haus- und Sorgearbeit. Die negativen Folgen dieser Übernutzung sind deutlich spürbar: etwa im Verlust der Biodiversität und zerstörten Ökosystemen oder in der aktuellen Care-Krise, die sich in Versorgungslücken, Personalnot und der Mehrfachbelastung von Frauen zeigt.

Veränderung können wir erreichen durch eine Abkehr von der ressourcenintensiven Ökonomie, die vor allem auf Profitmaximierung abzielt, hin zu einer Wirtschaft, die das Wohlergehen der Menschen und den Schutz der natürlichen Ressourcen in den Mittelpunkt stellt. Soziale Dienstleistungen spielen dabei eine zentrale Rolle, weil sie unverzichtbare Care-Arbeiten in einer gesellschaftlich organisierten Form erbringen. Ohne



So dauern **Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichem**

Verkehrsmittel gerade in Regionen mit schlecht ausgebauter Infrastruktur oftmals länger als mit dem Pkw.



Gleichzeitig können **Reduktionen der**

gesetzlichen, aber auch der betrieblichen **Vollzeitznormen** zu einer gerechteren Verteilung der unbezahlten Arbeit beitragen.



Entscheidend ist allerdings, wie eine verkürzte Erwerbsarbeitszeit konkret umgesetzt wird.

Studien legen hier nahe, dass die positiven Potenziale höherer **Geschlechtergerechtigkeit**, sowohl bei der Verteilung unbezahlter Arbeit als auch für den Klimaschutz, vor allem **durch eine Verkürzung der täglichen Lohnarbeitszeiten** erreicht werden. Ein freier Freitag wäre hingegen keine zielführende Maßnahme, weil viele der Care-Tätigkeiten täglich anfallen.



Bei einer deutlichen Verkürzung der gesetzlichen Normalarbeitszeit besteht die

Chance, zu einer Neubewertung gesellschaftlich notwendiger Arbeit zu kommen. Und damit gleichzeitig auch die gesellschaftlich notwendigen Arbeiten des Kümmerns und Versorgens, also die Care-Arbeit, aufzuwerten, anzuerkennen und gerecht zu verteilen.



Vulnerabilität

Der Weltklimarat (IPCC) beschreibt damit das Maß der „Verwundbarkeit“ in dem Menschen oder auch Regionen den nachteiligen Auswirkungen von Klimaveränderungen ausgesetzt sind. Nicht nur Stärke und Einfluss der Klimaveränderungen sind individuell verschieden, sondern auch die Fähigkeit sich anzupassen.

eine gute öffentliche Gesundheitsversorgung, frühkindliche Bildung und Betreuung, Langzeitpflege, Unterstützungsleistungen für Menschen mit Behinderung und vieles mehr würden die meisten von uns erheblich an Lebensqualität einbüßen. Gleichzeitig bieten soziale Dienstleistungen vielen Menschen sinnstiftende und zugleich – im Verhältnis zu vielen Produktionssektoren – ressourcenschonende bezahlte Tätigkeiten, die einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu einer klimaneutralen Gesellschaft leisten. Es bedarf daher öffentlicher Investitionen in den Ausbau des sozialen

Die Bekämpfung der Klimakrise und die Gleichstellung der Geschlechter können Hand in Hand gehen.

Dienstleistungssektors mit entsprechend guten Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Die Bekämpfung der Klimakrise und die Gleichstellung der Geschlechter können so Hand in Hand gehen.

Ein gut ausgebautes, qualitativ hochwertiges und klimafittes Gesundheits- und Sozialsystem sind von zentraler Bedeutung, damit die durch den Klimawandel steigenden Anforderungen an Betreuung und Sorgearbeit nicht auf die Schultern von Frauen und Privathaushalten geladen werden. Gute Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung in diesem Sektor bedeuten zudem mehr Lohngerechtigkeit und finanzielle Unabhängigkeit von Frauen. Der flächendeckende Ausbau von qualitativ hochwertigen und leistbaren Bildungs- und Betreuungsangeboten für Kinder und ein größeres Engagement der Männer entlasten Frauen und eröffnen ihnen mehr Möglichkeiten, den Umbau der Gesellschaft mitzugestalten und mitzubestimmen. Derzeit haben Frauen, weil sie zwei Drittel der Haus- und Sorgearbeit übernehmen, weniger freie Zeit am Tag als Männer.

4 Sechs Schritte in eine gleichberechtigte und nachhaltige Gesellschaft

Aus Sicht der Arbeiterkammer ergeben sich sechs zentrale Forderungen für eine Gleichstellungspolitik, die mehr Klimagerechtigkeit ermöglicht:

- ▶ **Es braucht eine gleichberechtigte Mitbestimmung und Beteiligung von Frauen** in allen Gremien und Prozessen, die mit klima- und umweltpolitischen Entscheidungen betraut sind.
- ▶ **Gender-Mainstreaming und Gender-Budgeting muss als Leitprinzip** bei allen klima- und umweltpolitischen Maßnahmen zur Anwendung kommen. (Siehe Beitrag S.18)
- ▶ **Kürzere Arbeitszeiten und mehr bezahlte Pausen:** Eine neue, gesunde Vollzeit ist ein wichtiger Ansatzpunkt, mit dem auch Belastungen durch Hitze am Arbeitsplatz geringgehalten werden können.
- ▶ **Es braucht klimafitte Arbeitsplätze** und ein entsprechendes klimafittes Arbeitsrecht, um Beschäftigte vor Hitze zu schützen.
- ▶ **Notwendig sind auch öffentliche Investitionen, um Kindergärten, Pflegeeinrichtungen, Spitäler usw. klimafit zu machen** und eine Personaloffensive in Gesundheits- und Sozialberufen, um Beschäftigte zu entlasten.
- ▶ **Klimagerechtigkeit braucht mehr Sorgegerechtigkeit:** Das bedeutet eine gleiche Verteilung der bezahlten und unbezahlten Arbeit, indem Privathaushalte durch qualitätsvolle, leistbare und flächendeckende Care-Angebote entlastet werden und Männer einen gerechten Anteil der Haus- und Sorgearbeit übernehmen.

Wenn der Kampf gegen die Klimakatastrophe erfolgreich sein soll, muss er spürbare gesellschaftliche Verbesserungen bringen. Gerade in der Ausweitung der Geschlechtergerechtigkeit liegt eine große Chance. Die deutliche Aufwertung von Tätigkeiten des Kümmerns und Versorgens und die Gleichstellung von Frauen und Männern, sowohl in der Arbeitswelt als auch im Privaten, sind Voraussetzungen für ein gutes Leben für alle. □

Der Verkehrssektor braucht mehr qualifizierte Frauen!

In der Güter- und Personenbeförderung auf Straße und Schiene fehlen qualifizierte Arbeitskräfte – was vor allem fehlt sind Frauen! Warum gibt es auch 2024 immer noch so wenig Frauen hinter dem Lenkrad eines Busses, Lkws oder im Führer:innenstand einer Lok? Von STEFANIE PRESSINGER und SABINE STELCZENMAYR



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

© Ramin Aryaie



Stefanie Pressinger ist Verkehrsjuristin und arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien.

© Fotostudio Staudigl

Die US-amerikanische Feministin Audre Lorde drückte die Grundschwierigkeit sehr eindringlich aus: „Es sind nicht unsere Unterschiede die uns trennen. Es ist unsere Unfähigkeit, diese Unterschiede anzuerkennen, zu akzeptieren und zu feiern.“ Der Kampf um Gendergerechtigkeit in der Verkehrsbranche kann nur erfolgreich geführt werden, wenn die Gründe deutlich werden, warum dieser starke Aufholbedarf bei der Beschäftigung von Frauen besteht. Und dies, obwohl die Branchen generell dringend Arbeitskräfte suchen und viele Unternehmen gezielt versuchen insbesondere Frauen anzuwerben. Die Klimakrise fordert einem ökologischen Umbau unserer Gesellschaft und hierbei wird der Verkehrssektor eine entscheidende Rolle spielen. Deshalb müssen angemessene Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer:innen geschaffen werden, damit sie mitarbeiten können, durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel den Anteil des Individualverkehrs zu senken, der für einen Großteil des CO₂-Ausstoßes in Österreich verantwortlich ist. Der Raubbau an der Natur findet seine nahtlose Fortsetzung in der Ausbeutung der Menschen. Es lassen sich nur deshalb so viele Güter konkurrenzlos günstig per Lkw transportieren, weil die Arbeitsbedingungen in der Branche vergleichsweise schlecht sind. Menschenwürdige Arbeitsbedingungen machen somit unsere Welt gerechter und zugleich ökologischer. Für einen sozialen und ökologischen Umbau muss bei Bus oder Bahn der Beruf für Frauen attraktiver werden.

Busse: Alltägliche Schwierigkeiten und Imagefragen

Die Ursachen, warum die Attraktivierung des Berufsbildes der Busfahrer:in bisher nur unzureichend gelang, sind vielfältig. Selbstverständlich spielen die Arbeitsbedingungen, wie insbesondere die Schichtarbeit, aber auch das Arbeitsumfeld eine große Rolle. Der Beruf der Busfahrerin ist physisch und psychisch anspruchsvoll. Oft sind lange Fahrten, unregelmäßige Arbeitszeiten und sogar Übernachtungen im Bus erforderlich. Diese Aspekte wirken auf viele Frauen abschreckend, da sie eine starke Belastung für das Privat- und Familienleben darstellen. Für Frauen, die oftmals immer noch einen größeren Teil der Familienarbeit übernehmen, kann es schwer sein, die langen Arbeitszeiten und auswärtigen Übernachtungen mit familiären Verpflichtungen zu vereinbaren. Im Verkehrsbereich gibt es bisher nur wenige flexible Arbeitszeitmodelle oder Teilzeitangebote, die es einfacher machen würden, die Familie mit dem Beruf in Einklang zu bringen.

Auch das Image der Branche ist nicht mehr zeitgemäß. Der Beruf des Busfahrers wird immer noch oft als „Männerberuf“ angesehen. Dadurch fühlen sich Frauen abgeschreckt oder haben das Gefühl, dass sie sich in dieser, männerdominierten Umgebung nicht wohlfühlen würden. Traditionelle Rollenvorstellungen und gesellschaftliche Erwartungen spielen hier eine wesentliche Rolle. Ein weiterer wesentlicher Punkt betrifft Sicherheitsbedenken. Übergriffe durch gewalttätige Fahrgäste



nehmen zu, auch weil die zunehmende Hitze die Aggressionsbereitschaft steigert. Diese Gefahren stellen eine zusätzliche Hürde für den Beruf dar. Obwohl aktuell konkrete und belastbare Zahlen fehlen, gehen Schätzungen in der Branche davon aus, dass der Frauenanteil bei Busfahrer:innen österreichweit bei bis zu 20 Prozent liegt. Regional bestehen erhebliche Unterschiede, auch ein Stadt-Land-Ungleichgewicht ist feststellbar. Für einen Imagewandel in der Branche braucht es gezielter Werbung und Förderung, die zeigt: Frauen können das, Frauen sollen sich sicher fühlen und Frauen sind hochwillkommen.

Konkrete Verbesserungen müssen her

Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen könnte den Frauenanteil erhöhen. Bisher ist es leider so, dass das Fehlen sozialer Infrastruktur wie Pausen- und saubere Sanitärräume dazu führt, dass Frauen nicht einmal in Erwägung ziehen, in diesem Sektor arbeiten zu wollen. Viele Busse, Triebwagen sowie Lkw-Raststätten und Einrichtungen an den Bahnhöfen sind für häufig für Frauen, aber auch für Männer nicht adäquat ausgestattet. Beispielsweise gibt es häufig keine getrennten Sanitäranlagen oder Umkleemöglichkeiten. Viele Unternehmen haben erkannt, dass Frauenbeschäftigung Potenzial hat, aber es gibt oft zu wenig greifbare Maßnahmen, um Frauen zu ermutigen oder ihnen die Ausbildung finanziell zu erleichtern. Mittlerweile gibt es allerdings schon einige Firmen,

die sich gezielt dafür einsetzen, Verkehrsberufe für Frauen attraktiver zu gestalten. Sei es durch die Anpassung von Lkw-Ausstattungen, passende Arbeitsschutzbekleidung, gezielte Ausbildungsförderung oder verbesserte Sicherheitskonzepte, um Frauen vor Gewalt und sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz zu schützen. Planbare Freizeit und gezielte Werbung können langfristig helfen, zukünftig mehr Frauen für den Verkehrssektor zu begeistern. Die Verkehrsbranchen würden von einer stärkeren Diversität in den Reihen ihrer Fahrer:innen jedenfalls profitieren. Unternehmen, die das bereits erkannt haben, sind auch zunehmend bereit, Schritte in diese Richtung zu gehen – doch eine spürbare Veränderung braucht mehr Impulse, Vorbilder und wohl auch einen langen Atem.

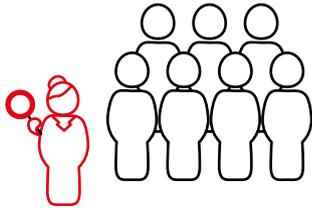
Österreich: Bahnland Nummer eins?

Die Bahn ist fraglos ein wichtiges Instrument im ökologischen und sozialen Umbau. Auch die Bahnbranche leidet unter Fachkräftemangel und zu geringer Attraktivität für Frauen. Mit über 1,5 Millionen Eisenbahner:innen in Europa, lag der durchschnittliche Frauenanteil im europäischen Bahnsektor im Jahr 2023 bei 21,4 Prozent und damit laut Eurostat-Erhebung weit unter der europäischen gesamtwirtschaftlichen Frauen- ➤

Für Frauen, die oftmals einen größeren Teil der Familienarbeit übernehmen, sind lange Arbeitszeiten und auswärtige Übernachtungen nur schwer mit familiären Verpflichtungen zu vereinbaren.

Kurzgefasst

Es braucht ernsthafte Bemühungen und Maßnahmen auf allen Ebenen, von den Kolleg:innen über die Chefetagen bis hin zu Politik und Gesetzgebung, um einen nachhaltigen Imagewandel im Verkehrsbereich herbeizuführen, um Frauen für Berufe im Verkehrssektor zu begeistern. Nur so wird es einen Wandel von der bisherigen Männerdomäne hin zu einem attraktiven Arbeitsumfeld für alle geben.



1 von 8

12,8 Prozent beträgt der Anteil der Frauen an den Beschäftigten der österreichischen Eisenbahnunternehmen. **Das ist europaweit der letzte Platz.**

erwerbsquote von 46,5 Prozent. Während in Österreich die Frauenerwerbsquote mit 70,3 Prozent weit über dem europäischen Niveau liegt, arbeiten in den österreichischen Eisenbahnunternehmen nur 12,8 Prozent und nehmen mit diesem Wert zum wiederholten Mal im Vergleich zu 16 europäischen Ländern den letzten Platz ein, wie der „6. Women in Rail Report 2023“ zeigt. Im Gegensatz zu Österreich weisen Länder wie Schweden mit 40 Prozent und die Slowakei mit 35,8 Prozent die höchsten Quoten aus.

„Nicht überall ist Österreich das Bahnland Nummer Eins“, denn bei der Frauenbeschäftigung ist die Bundesbahn europäisches Schlusslicht“, analysiert Olivia Janisch, Bundesfrauenvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft vda und zeigt sich gleichzeitig zuversichtlich, dass „es mit Blick auf Schweden und Slowakei jedenfalls möglich ist, mehr Frauen für die Eisenbahnbranche zu begeistern.“ Während im Top Management der österreichischen Bahnen Frauen mit 27,3 Prozent vertreten sind, liegt insbesondere in den eisenbahnspezifischen Berufen, wie beispielsweise in der Fahrdienstleitung (7,9 Prozent), im Lokfahr- (2,7 Prozent) und Zugbegleitdienst (15 Prozent) Österreich im europäischen Vergleich auf dem letzten Platz. Hürden sind wie bei den Busfahrerinnen auch für die Eisenbahnerinnen unregelmäßige Schichtdienste. Die fehlende betriebliche Kinderbetreuung erschwert zudem die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Gewalt und sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz sind ebenso schwerwiegende Gründe, weshalb sich Frauen gezwungen sehen, die Branche zu wechseln. Gleichzeitig hakt es auch an vergleichsweise trivialen Arbeitsbedingungen, wie mangelnde Arbeitsschutzbekleidung in passender Größe sowie ausreichende und saubere Sanitäranlagen, wobei letzteres auch für männliche Eisenbahner ein Problem darstellt. Die Eisenbahner:innen betonen allerdings die, aufgrund des vergleichsweise hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrades, gute und transparente Entlohnung.

Bahn frei für Frauen – europäische Sozialpartner einigen sich

Der „Women in Rail Report“ wird seit 2012 erstellt und untersucht 28 Bahnunternehmen aus 21 europäischen Ländern. Er diente als Grundlage für die zähen Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern zur Einigung von verbindlichen frauenfördernden Maßnahmen. Ende 2021 wurde das Sozialpartnerabkommen unterzeichnet, das die verbindliche Umsetzung von frauenfördernden Maßnahmen vorsieht. Der Maßnahmenkatalog umfasst die Einführung von Zielquoten, Arbeitszeitflexibilisierung für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Förderung der Karriereentwicklung, Lohntransparenz, Gesundheit und Sicherheit und die Bekämpfung sexueller Belästigung.

Die Bahnbranche ist eine Zukunftsbranche und kann hinsichtlich des demographischen Wandels nicht auf weibliche Talente verzichten. Die Sozialpartner haben nun zwei Jahre Zeit, um die vereinbarten Maßnahmen umzusetzen. Innerhalb der ÖBB wurde mit der „Diversity Charta“ festgelegt, den Frauenanteil im Gesamtkonzern von aktuell 14 auf 17 Prozent bis 2026 zu erhöhen. Als einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich, zeichnet sich hier ein positiver Trend ab. Aufgrund aktiver Anwerbung von weiblichen Lehrlingen konnten seit 2019 der Anteil an weiblichen Lehrlingen von 18 auf 21 Prozent gehoben werden.

Es fehlt an vergleichsweise trivialen Arbeitsbedingungen, wie mangelnder Arbeitsschutzbekleidung in passender Größe sowie ausreichender und sauberer Sanitäranlagen.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein für alle Branchen erfolgt nun mit der Umsetzung EU-Lohntransparenzrichtlinie, als wichtiges Instrument, um den Gender-Pay-Gap endlich zu schließen. Nur wenn Politik und Unternehmen den Weg für mehr Frauen in der Transportbranche frei machen, indem sie ihnen eine soziale und faire Beschäftigung ermöglichen, kann der Bus- und Bahnverkehr einen bedeutenden Beitrag zu einer ökologischeren Gesellschaft leisten. □

„Im Sommer ist es oft so heiß, dass wir es kaum schaffen“

Gespräch mit einer Erntearbeiterin: Anyana R. stammt aus Rumänien und arbeitet für einen österreichischen Betrieb als Erntehelferin. Zum Schutz der Arbeiterin haben wir ihren Namen in diesem Bericht geändert.



Im Sommer beträgt die Wochenarbeitszeit manchmal 73 Stunden. In den Gewächshäusern herrscht eine feuchte Hitze von bis zu 50 Grad Celsius. Die Arbeit als Erntehelferin ist ein Knochenjob.

Welcher Tätigkeit gehen Sie in Österreich nach?

Ich arbeite seit etwa vier Jahren gemeinsam mit meinem Mann in einem kleinen Betrieb am Stadtrand von Wien. Wir sind dort von Jänner bis Anfang Dezember und kehren dann für einige Wochen nach Rumänien zurück. Wir bauen unterschiedlichste Gemüse- und Obstsorten an: zum Beispiel Salat, Tomaten, Kohlrabi, Radieschen, Sellerie und Erdbeeren.

Spüren Sie die Auswirkungen des Klimawandels bei Ihrer Arbeit?

Ja, in den letzten Jahren ist es im Sommer immer heißer geworden. Am

heißesten ist es in den Gewächshäusern. Dort hat es im Sommer immer über 40 Grad, oft sogar 50. Außerdem ist es eine sehr feuchte Hitze. Einmal haben wir im Gewächshaus auch 60 Grad gemessen, dann haben wir dort aber nicht mehr gearbeitet. Im Sommer beginnen wir sehr früh, damit die Arbeit in den Gewächshäusern in den kühleren Morgenstunden erledigt ist, später wechseln wir dann – wenn es die Arbeiten erlauben – in die kühleren Lager- und Innenräume.

Wie kommen Sie mit der Hitze zurecht?

Mir macht die Hitze eigentlich weniger aus, aber mein Mann leidet sehr darunter. Er musste sich schon einmal aufgrund der Hitze übergeben. Er schläft sehr schlecht und isst kaum etwas. Ein Kollege hat kleine Ventilatoren besorgt, mit denen haben wir uns selbst Westen gemacht, die ein bisschen Kühlung für das Gesicht bieten. Sehr belastend ist der Wechsel zwischen Räumen mit großen Temperaturunterschieden. Zum Beispiel kommt man ganz verschwitzt vom Gewächshaus mit 40 bis 50 Grad und muss dann in den Kühlraum hinein, wo zum Beispiel Suppengrün geschichtet und gebündelt wird. Dort hat es meist nur zehn Grad. Die Arbeit ist körperlich ohnehin sehr anstrengend, wenn zum Beispiel die schweren Erdäpfelkisten gehoben werden müssen oder Gemüse auf den Knien geerntet wird. Das ist in der Hitze dann noch viel beschwerlicher.

Welche Unterstützung haben Sie?

Unser Arbeitgeber stellt Wasser zur Verfügung, es gibt auch öfters Eis. Wir

können auch jederzeit eine Pause machen, wenn es zu viel wird. Oftmals werden auch längere Pausen gemacht, vor allem zu Mittag, wenn es sehr heiß ist. Diese werden auch bezahlt. Da aber im Sommer auch der größte Teil der Erntearbeit anfällt, sind auch die Arbeitstage im Sommer länger. In dieser Zeit arbeiten wir rund 73 Stunden in der Woche. Nach einem langen, heißen Arbeitstag bin ich dann komplett erledigt. Da habe ich dann gar nicht mehr die Kraft Kleider zu waschen, zu kochen oder das Geschirr abzuspülen – ich sitze dann oft einfach da und schaue zwei Stunden lang TikTok-Videos, bis ich einschlafe. Mehr schaffe ich einfach nicht.

Wo leben Sie während Ihrer Arbeit in Österreich?

Wir wohnen in Metall-Containern, die sich in der Sonne ebenfalls bis auf 40 Grad aufheizen. Darin fühlt es sich manchmal an wie in einem Backofen. Bis auf einen Ventilator gibt es gar keine andere Kühlung. In der Nacht können wir uns deshalb nur sehr wenig von der Hitze erholen. Am Abend machen wir überall die Fenster und Türen auf, damit es ein wenig kühler wird, aber in Tropennächten funktioniert das auch nur schlecht. Leider gibt es deshalb in unseren Unterkünften im Sommer kaum Erholungsmöglichkeiten.

Das Interview wurde auf Englisch geführt und ist mit Unterstützung der SEZONIERI-Kampagne zustande gekommen. Das Gespräch haben Carina ALTREITER (AK) und Dorottya KICKINGER (ÖGB) geführt – Bearbeitung: Frank Jödicke.



Gender Planning im Kampf gegen die Klimakrise

Städte wurden lange Zeit nur von Männern geplant. Um die Herausforderungen des sozialen und ökologischen Umbaus zu meistern, sollten die Erkenntnisse und Errungenschaften geschlechtergerechten Planens berücksichtigt werden. Von EVA KAIL

Die Klimakrise stellt uns vor große Herausforderungen. Es gilt daher, den dringend notwendigen Wandel voranzutreiben, um das noch verbleibende Zeitfenster zur Bekämpfung und Bewältigung der Klimakrise rasch zu nutzen. Ein sozial nachhaltiger, geschlechtersensibler postfossiler Stadtumbau und Neuaufstellung der Mobilität ist als Chance zu begreifen. So wie Ende des 19. Jahrhunderts männliche Ingenieure das Stadtsystem mit technischen Infrastrukturen tiefgreifend umformten, bedarf es heute einer mindestens ebenso radikalen Transformation unserer Städte – mit entsprechender weiblicher Beteiligung.

Männliche Sichtweisen dominierten zu lange

Zwischen Stadtstrukturen, Mobilität und Alltagsqualität besteht eine starke Wechselwirkung. Städte wachsen nicht wie Pflanzen, sie werden von Menschen gemacht. Planung ist ein komplexes Handlungsfeld zwischen marktwirtschaftlichem Handeln und der Vertretung von Gemeinwohlinteressen. Immer wieder müssen in Planungsabläufen

Zielkonflikte entschieden werden, das gehört zum „täglichen Brot“ der Planenden und Projektierenden. Städte wurden lange Zeit nur von männlichen Technikern und Architekten gestaltet. Das erzeugte eine einseitige Perspektive, da nur ihre eigenen Alltagserfahrungen eingeflossen sind.

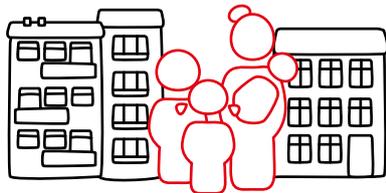
Lange Zeit wurden die Städte vor allem autogerecht gebaut, viel Straßenraum zum Parken privatisiert, während auf den zu schmalen Gehsteigen die Bänke zum Sitzen und Verweilen fehlten. Die Möglichkeit, sich zwischendurch auszurasen, ist aber für Hochbetagte oft eine Mobilitätsvoraussetzung. Und das Alter ist bekanntlich weiblich. Personen, die mit der Haus- und Erziehungsarbeit betraut sind sowie Kinder und Ältere sind stark von der Qualität ihres unmittelbaren Wohnumfeldes abhängig. Fehlende Nahversorgung, der weite Weg zum nächsten Park oder Kinderspielplatz, der gefährliche Schulweg, der Begleitung erfordert, betrifft jene, die Care-Arbeit erledigen, und das sind noch immer weit überproportional Frauen. Oft sind ihre Wege an so genannten Wegeketten gekoppelt:

Kurzgefasst

Seit den 1970er Jahren wird die fehlende Frauenperspektive in der Stadt- und Verkehrsplanung beklagt. Heute ist sie wichtiger denn je, um die Herausforderungen der Klimakrise zu bewältigen. Die pragmatische Utopie Gender Planning hat in der Stadtplanung viele Ansätze geliefert, die zu handfesten und leicht umsetzbaren Maßnahmen in allen Bereichen führen können.



Kurze Wege für Besorgungen, zentrale Grünräume als transparent gestaltete, gut überschaubare Parks, wenige Fahrbahnen zugunsten eines Straßenraumes, der zum Spazierengehen einlädt. Diese Prinzipien des Gender Plannings sind erfolgreich in viele Neubaugebieten Wiens eingeflossen.



1992

Die Stadt Wien richtet ein Frauenbüro ein, das sich auch mit Planungsfragen befasste. Von 1998-2009 wurde für zehn Jahre eine eigene Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen in der Stadtbaudirektion unter der Leitung der Autorin eingerichtet, die viele Pilotprojekte im Planungs- und Verkehrsbereich gemeinsam mit städtischen Dienststellen umsetzte.

Gender Planning

Gender Planning rückt die Lebensqualität und die Alltagsperspektiven unterschiedlicher Menschen stärker in den Fokus. Der Alltag von Frauen und Männern unterscheidet sich oft in Bezug auf Care-Arbeit, Freizeit- und Bewegungsinteressen oder Verkehrsverhalten. So gehen Frauen viel mehr zu Fuß und benützen häufiger Öffentliche Verkehrsmittel (siehe Grafik S.21) und sind im öffentlichen Raum häufiger Belästigungen und sexuellen Übergriffen ausgesetzt. Gender Planning ist also eine Verräumlichung von Geschlechterpolitik, die sich auch im Stadtbild und in der Stadtstruktur niederschlägt. Gender Planning heißt, sich gezielt in verschiedene Schuhe zu stellen und die soziale Intelligenz der Planung zu schärfen, heißt im Mobilitätsbereich beispielsweise die lang praktizierte Windschutzscheibenperspektive aufzugeben. Durch das Einnehmen der unterschiedlichen Nutzer:innen-Perspektiven kann eine faire Aufteilung der Flächen im Straßenraum erreicht werden.

Es braucht die konsequente Einbeziehung der Genderperspektive in die Klimafrage.

das Kind vom Kindergarten abholen, in die Putzerei und dann weiter in den Supermarkt.

Sie sind stärker betroffen als Männer, wenn Gehwege schlecht beleuchtet sind und nachts lange Umwege notwendig sind, um Angsträumen auszuweichen. Oder auch von Ampelschaltungen, die nicht auf die langsame Gehgeschwindigkeit von Kindern und alten Menschen programmiert sind, sondern einen Sprint über die mehrspurige Straße erzwingen. Oder der Zahl der Bushaltestellen am Stadtrand und der Frage, ob es im Bus überhaupt Platz für Kinderwagen gibt. Die Liste möglicher Alltagsbarrieren ist lang. Aber auch bei Angeboten wie etwa Spielplätzen, die viel stärker an den Spiel- und Bewegungsinteressen von Knaben als von Mädchen orientiert sind, zeigt sich das Ergebnis des männlichen Blicks bei der Planung von Stadträumen.

Seine Ursprünge hat das Gender Planning Anfang der 1970er Jahre, als sich feministische Planerinnen im deutschsprachigen Raum im Zuge der zweiten Frauenbewegung gezielt mit dem Fehlen von Frauenperspektive in der Stadt- und Verkehrsplanung auseinandersetzen. Mit der Institutio-



Eva Kail war in der Wiener Stadtbaudirektion für Gender Planning zuständig und koordinierte über 60 gendersensible Pilotprojekte in den Bereichen Wohnbau, Städtebau, Mobilität sowie Gestaltung öffentlicher Räume und Parks.

nalisierung der Frauen- und Gleichstellungspolitik in den 1980er und 1990er Jahren haben sich in vielen Städten Gleichstellungsbeauftragte oder Frauenbüros mit Planungs- und Verkehrsfragen befasst. Sie erreichten unterschiedlich starken Einfluss.

Die Stadt Wien richtete 1992 ein Frauenbüro ein, das sich auch mit Planungsfragen befasste. Ein Pionierprojekt war die Frauen-Werk-Stadt Wien, ein von vier Architektinnen geplante Wohnhausanlage an der Donaufelder Straße. In einem Bauteil finden sich Kinderwagenabstell-

räume auf jedem Stockwerk. Die gesamte Anlage ist autofrei. Die Straßenbahnhaltestelle ist direkt vor der Tür, der Supermarkt nebenan, Apotheke, praktischer Arzt und Kindergarten sind in der Anlage selbst, die Volksschule ist etwa 300 Meter entfernt. Hier ist die

„Stadt der kurzen Wege“ Realität. 1998 wurde in der Stadtbaudirektion mit der Leitstelle Alltagsgerechtes Planen und Bauen eine eigene koordinierende Stelle geschaffen, die über zehn Jahre bestand.

Dank ihr wurden mit dem Gender-Mainstreaming-Pilotbezirk Mariahilf zum ersten Mal in Wien konsequent in einem vierjährigen Pilotprozess viele kleine Maßnahmen zur Verbesserung für Fußgänger:innen gesetzt, die in Summe zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung im Gesamtsystem führten. Die Erfahrung, mit Gender-, Diversitäts- und Inklusionsexpert:innen einen Fairness-Check für den öffentlichen Raum durchzuführen, trägt bis heute Früchte. In den neuen Stadtentwicklungsgebieten, sei es das Sonnwendviertel beim Hauptbahnhof, das ehemalige Nordbahnhofgelände oder die Seestadt Aspern, wird eine autoverkehrsreduzierte Erschließung und ein guter ÖV-Anschluss mitgeplant. Zu Fuß gehen wird attraktiver und das belebt die neuen Viertel.

Bedeutung der Klimakrise für Gender Planning

So wie der Globale Westen die Klimakrise verursacht hat, ihre Auswirkungen sich aber am dramatischsten im Globalen Süden zeigen, so spielt sie sich im Kleinen auch in unseren Städten ab: zwischen den Geschlechtern, den Altersgruppen, den Gesunden und den Vulnerablen und jenen

die Care-Arbeit machen, und jenen, die einen versorgten Alltag haben. Auch wird die Klimakrise durchs Autofahren befeuert, nicht durch die Fußgängerinnen. Anders gesagt: Diejenigen, die die Klimakrise aufgrund ihres Wohlstands und ihres Konsum- und Verkehrsverhaltens viel stärker verursacht haben, spüren beispielsweise Hitzetage viel weniger durch Klimaanlage, in Haus, Auto und Büro. Solche „Kühlketten“ stehen aber vielen nicht zur Verfügung und sind bei fossiler Energieerzeugung klimaschädlich.

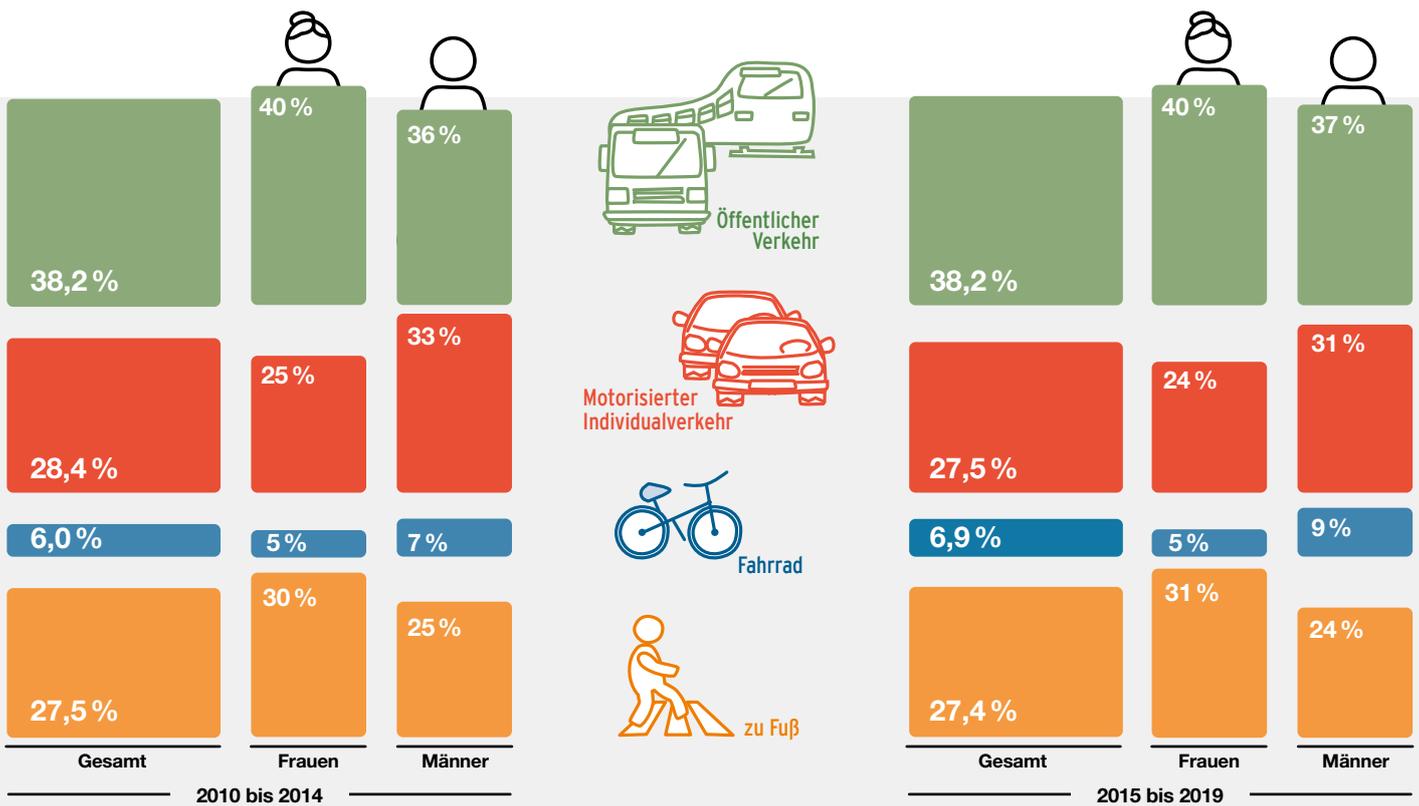
Bekanntermaßen haben Frauen bereits im Erwerbsalter durch das Lohngefälle und die höhere Teilzeiterwerbstätigkeit wegen unbezahlter Betreuungslösungen für Angehörige ein geringeres Einkommen und sind armutsgefährdeter als Männer. Im Alter steigt ihre Armutsgefährdung weiter an. Insbesondere unter den Bezieher:innen der Mindestpension ist der Frauenanteil hoch. Frauen verfügen daher über weniger Ressourcen für die Bewältigung der Klimafolgen und sind von Hitzewellen stärker betroffen. Zudem nimmt im Alter die Hitzeempfindlichkeit zu. Frauen stellen die große Mehrheit an Hochbetagten. Geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich neben der Mobilität, wo der Frauenanteil bei der Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel deutlich höher ist, beim Wohnen und im Wohnumfeld als zentralem Verrichtungsort der noch immer ungleich verteilten Care-Arbeit. Um die Lebensqualität für alle Stadtbewohner:innen zu verbessern, braucht es daher eine konsequente Einbeziehung der Genderperspektive in die Klimafrage.

Die Anpassung an den Klimawandel stellt Städte und Kommunen vor große Herausforderungen. Genderaspekte sind für eine wirksame Klimapolitik von großer Bedeutung. Die gezielte Reduktion städtischer Hitzeinseln hat eine starke soziale und eine Geschlechter-Dimension. Sei es einerseits aufgrund der stärkeren Betroffenheit, sei es andererseits aufgrund der Bereitschaft, Veränderungen mitzutragen und positiv zu gestalten: Frauen haben hier viel zu gewinnen.

Wie muss geschlechtergerechte Planung für den sozialen und ökologischen Umbau aussehen?

Die notwendige Neuorganisation von Wohn-, Arbeits- und Mobilitätsformen erfordert neue postmaterielle Lebensstile sowie kostengünstige und

Gender Planning ist eine zielgruppenorientierte Strategie der Qualitätssicherung in Planungsprozessen mit dem Ziel Chancengleichheit zwischen unterschiedlichen Nutzer:innengruppen herzustellen oder zumindest zu erhöhen.



Quelle: „Aktive Mobilität Wien“, Stadt Wien – Stadtplanung und Stadtentwicklung, 2021

Aktive Mobilität der Wiener Bevölkerung

Frauen bewegen sich anders durch die Stadt als Männer. Ihr Mobilitätsverhalten kann durchaus als „ökologischer“ bezeichnet werden. Sie legen 31 Prozent aller Wege zu Fuß zurück, Männer nur 24 Prozent. Bei der Autonutzung ist es genau umgekehrt. Auch bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel liegen die Frauen weit in Führung. Bei der Benutzung von Fahrrädern liegen die Männer hingegen vor den Frauen. Unsere Autorin Eva Kail meint, dies sei auch ein Hinweis dafür, dass es noch nicht genügend als sicher und bequem empfundene Radwege gibt, obwohl Wien in den letzten Jahren deren Ausbau stark forciert hat. Frauen ist diese Separierung von den Fahrbahnen wichtig, solange dort oft ein aggressiver, männlicher Fahrstil zu beobachten ist – von vielen Autofahrern, aber auch einigen Radrowdys.

kreative Lösungen, auch im Hinblick auf Material- und Energieaufwand. Um vom reaktiven zum präventiven Handeln zu kommen, braucht es neben dem verstärkten Einsatz des bereits Bewährten auch neue methodische Zugänge, um die zunehmend verschränkten Fragestellungen zu bewältigen. Gender Planning hat hier bereits viele Ansätze geliefert. Aus den laufenden Diskursen lassen sich rasch handfeste, leicht umsetzbare Maßnahmen in allen Bereichen identifizieren, quasi pragmatische Utopien.

Die Klimawende wird nur mit einer Vielfalt an Akteur:innen und einer breiten Allianz an Unterstützer:innen gelingen. Die ganzheitlichen Umgestaltungen des öffentlichen Raumes und eine nach-

haltige Mobilität sind dabei zentral. Frauen, auch Autofahrerinnen, sind eher bereit, dies zu akzeptieren und den Mehrwert eines postfossilen Verkehrssystems zu sehen. Den Verzicht auf Autobesitz erleichtern Carsharing und ausreichend Parkplätze für emissionsfreie Fahrzeuge in Wohnumfeld und Wohnbau. Eine Neuverteilung der Verkehrsflächen im Straßenraum ist notwendig, um Baumpflanzungen, Entsiegelungen und Begrünungen zu ermöglichen. Gender Planning hat in der Praxis bereits zu vielen Qualitätsverbesserungen und neuen methodischen Zugängen geführt, die es flächendeckend im Neubau und konsequent bei Umgestaltungen umzusetzen gilt. Nur so kann eine sozial gerechte Anpassung an den Klimawandel und die Bekämpfung der Klimakrise gelingen! □



Betriebe in Zeiten der Wetterextreme

Rekordhitze und Starkregeneignisse stellen Verkehrsbetriebe vor große Herausforderungen. Die Hochwasserkatastrophe im Tullnerfeld zeigt, worauf es jetzt ankommt. Von FRANK JÖDICKE



Frank Jödicke
ist freier Journalist und arbeitet als koordinierender Redakteur für die Wirtschaft und Umwelt.

© Lydia Müller

Herbst 2024, ein überfüllter Bahnsteig in Österreich. Ein Fahrgast redet auf die Zugbegleiterin ein. Offensichtlich zerran die Zugausfälle an den Nerven vieler Kund:innen. Der Mann zeigt erbost auf den beistehenden Securitymitarbeiter und den zufällig vorbeigehenden Verschieber in seiner dicken Schutzkleidung und ruft: „Sie können also nichts dafür, der Herr kann nichts dafür und dieser Herr auch nicht.“ Die Zugbegleiterin bleibt freundlich. Was soll sie sagen? Ja, in der Tat, niemand von ihnen kann etwas dafür, dass wieder eine Garnitur ausfällt.

Mitte September gingen das Sturmtief Anett über weite Teile Niederösterreichs nieder. Das gesamte Bundesland wurde aufgrund nie dagewesener Regenmengen zum Katastrophengebiet erklärt. Beim Atzenbrunner Eisenbahntunnel nahe dem Bahnhof Tullnerfeld fallen beide Pumpkraftwerke gleichzeitig

aus, nachdem das Wasser durch die Notausgänge hineingeströmt war. Am Ende stand es im Tunnel einen Meter siebzig hoch. Die Schäden werden sich laut ÖBB auf 100 Millionen Euro belaufen. Bis zum 15. Dezember soll zumindest provisorisch die Hochgeschwindigkeitsstrecke wieder befahrbar sein. Ein enormer Kraftakt für alle Beteiligten.

Auch der Serverraum im Bahnhof Tullnerfeld stand unter Wasser. Der ist notwendig, weil auf der Strecke ein digital gesteuertes Zugsicherungssystem verbaut ist. Über sogenannte Balisen (die als kleine gelbe Kästen auf den Schwellen zu erkennen sind) wird mit den vorbeifahrenden Zügen elektronisch kommuniziert. Wartungsanfälliger Signale sind deshalb nicht mehr nötig und so kann die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h gemäß ETCS (Level 2) befahren werden. Unter anderem wurde diese Technik durch

Was ist Extremwetter?

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) definiert Hitze als längere Perioden mit plus 30 Grad Celsius, Starkregen als 15 bis 25 Litern pro Quadratmeter in der Stunde und Sturm als Windgeschwindigkeiten von mindestens 74,9 Kilometern pro Stunden, dies entspricht 9 Beaufort.

Kurzgefasst
Wer hält den Betrieb trotz Hochwasser, Rekordhitze und Co. aufrecht? Der im September 2024 überflutete Atzenbruggner Tunnel und der Bahnhof Tullnerfeld zeigen, wie schwer es für Verkehrsbetriebe geworden ist. Die Wirtschaft und Umwelt hat sich bei den Beschäftigten der ÖBB etwas umgehört. Das Pflichtbewusstsein ist hoch, die Probleme durch den Klimawandel aber herausfordernd.

das Hochwasser zerstört und muss jetzt binnen kürzester Zeit mittels schwer zu beschaffender Ersatzteile aus ganz Europa ersetzt werden.

Einsatz, damit der Zug fährt

Vieles funktionierte damals gut, im Angesicht der Katastrophe. Betroffenen Bahnstrecken wurden frühzeitig gesperrt, Reisewarnungen rechtzeitig ausgegeben. Als die Menschen sahen, dass Flüsse und Bäche immer bedrohlicher anstiegen, hielten sie zusammen. Die Freiwilligen Feuerwehren unterstützen die Unternehmen ÖBB und EVN im Kampf um den Erhalt der lokalen Infrastruktur. Deren Mitarbeiter:innen leisteten freiwillige Zusatzdienste, obwohl sie in Sorge um das eigene Haus sein mussten, das ebenso von den Fluten bedroht war.

Die Schwierigkeiten der Aufräumarbeiten begleiten die Eisenbahner:innen seit dem. Im Katastrophenfall erweisen sich die Liberalisierungen der letzten Jahre durchaus als hinderlich, deutet Robert Hofmann, Zentralbetriebsratsvorsitzender der ÖBB Infra, im Gespräch mit der Wirtschaft und Umwelt an. Beispielsweise wird mittlerweile die Baustellenabsicherung an Drittfirmen vergeben. Die Kolleg:innen dort arbeiten gut und sorgfältig, nur sind sie nicht mehr Teil des Bahnunternehmens. In einem integrierten Konzern kommunizieren die Akteur:innen mehr miteinander und sie identifizieren sich mit dem Unternehmen. Insbesondere im Streckenmanagement und der Anlagentechnik arbeiten sehr unterschiedliche Berufsgruppen zusammen.



„Das Gebot ‚Der Zug muss fahren‘ steckt in den Genen der Eisenbahner:innen und in der Krise halten die Mitarbeiter:innen zusammen. Das Arbeitsrecht wird sich aber an die erschwerten Bedingungen durch Extremwetterereignisse anpassen müssen.“

Robert Hofmann,
Zentralbetriebsratsvorsitzender der ÖBB Infra

Angesichts der Überschwemmungen wurde jedes Paar helfende Hände gebraucht und die „Eisenbahnfamilie“ hielt zusammen. Damit dies auch weiterhin so sein kann, muss dem zunehmenden Fachkräftemangel begegnet werden. In den nächsten Jahren werden bei den ÖBB 17.500 Mitarbeiter:innen in Pension gehen. Der Markt für Fachkräfte ist weitgehend lehrgefeht und deswegen kommt der Lehrlingsausbildung eine große Bedeutung zu. Im Betrieb sollte der Wissenstransfer zwischen den älteren Kolleg:innen und den Auszubildenden gelingen.

Gemeinsam die Krise meistern

Das kann nur glücken, wenn die Verkehrsbetriebe attraktive Arbeitgeber bleiben. Die zunehmenden Extremwetterereignisse verändern die Arbeitswelt. Noch immer ist das Arbeitsrecht auf den Regelbetrieb ausgelegt. Aber die Lage verändert sich drastisch: Neue Berufskrankheiten entstehen unter Eisenbahner:innen, beispielsweise durch die vermehrte UV-Strahlung. In den Kernberufen des Eisenbahnsystems, von den Verschieber:innen bis zu den Sicherheitstechniker:innen, müssen viele arbeiten, wenn teilweise 40–50 Grad Celsius über den Gleisbetten herrschen. In den Böschungen erzeugt das Ragweed Hautausschläge.

All diesen neuen Schwierigkeiten kann durchaus mit einzelnen Gegenmaßnahmen begegnet werden, wie beispielsweise mit klimatisierten Triebfahrzeugen, dem Weißen der Gleise, um weniger hitzebedingte Gleisverwerfung zu haben, oder stärkeren Abpumpanlagen. Viele dieser Maßnahmen erfordern zugleich einen höheren Personalbedarf.

Das Pflichtbewusstsein ist noch immer auf hohem Level bei den ÖBB, meint Robert Hofmann, aber die dauernden Bilder von Katastrophen, verärgerte Fahrgäste und die immer selteneren Ruhephasen eines überblickbaren Normalbetriebs machen auch seelisch etwas mit den Kolleg:innen. In den Betrieben müssen die Mitarbeiter:innen vor Überlastung geschützt werden und der Fokus muss verstärkt auf der betrieblichen Gesundheitsförderung liegen. Es braucht Arbeitsbedingungen, die den aktuellen Entwicklungen angepasst sind, um gemeinsam die zukünftigen Herausforderungen zu meistern. Denn Jobs mit Nachtschichten, sowie Sonn- und Feiertagsarbeiten stehen aktuell nicht sehr weit oben in der Beliebtheitsskala von Arbeitnehmer:innen. □

Mit 2025 kommt das Einwegpfand – endlich!

Ab 1. Jänner 2025 wird nach langem Hin und Her auch in Österreich ein Pfand auf Einweggetränkeverpackungen eingeführt. Was aus ökologischer Sicht längst überfällig war, wurde von der Wirtschaft mit fadenscheinigen Argumenten lange Zeit blockiert. Die AK begrüßt diesen sehr wichtigen Schritt. Von JUDITH FITZ



Judith Fitz
arbeitet in der Abteilung
Klima, Umwelt und
Verkehr der AK Wien zu
den Themen Umweltrecht
und Kreislaufwirtschaft.

© privat

Die Einführung des Einwegpfandes auf Kunststoffflaschen und Metall Dosen ist eine der tiefgreifendsten Änderungen in der österreichischen Abfallsammlung der letzten Jahre. Ausschlaggebend für diese Neuerung sind vor allem unionsrechtliche Vorgaben zum Recycling. So müssen die Mitgliedstaaten der EU bis 2025 77 Prozent der Getränkeflaschen aus Einwegkunststoff und bis 2029 90 Prozent getrennt sammeln. Eine so hohe Getrenntsammlungsquote ist ohne ein entsprechendes Pfand praktisch nicht zu erreichen. Derzeit werden Kunststoffflaschen und teilweise auch Metall Dosen im Gelben Sack gesammelt. Dies macht ein nachträgliches Aussortieren notwendig, um insbesondere das wertvolle PET (Polyethylenterephthalat) weiter verwenden zu können. Mit dem derzeitigen System können nur etwa 70 Prozent aller Einwegkunststoffflaschen nach dem Gebrauch dem Recyclingkreislauf wieder zugeführt werden. Die Einführung des Einwegpfandes war daher schon aufgrund unionsrechtlicher Vorschriften unumgänglich.

Ein wichtiger Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft

Aus ökologischer Sicht bieten Einwegpfandsysteme viele Vorteile: Zunächst ist die verbesserte Qualität der Sammelware zu nennen, die durch das Pfand erreicht wird. Rund 90 Prozent der Rücklaufmenge wird über Automaten zurückgenommen. Diese führen bereits eine Vorsortierung durch, weshalb das Material keineswegs mit dem Output aus der Gelben-Sack-Sammlung vergleichbar ist. Das Argument der besseren Qualität

gilt auch für Aluminium Dosen, die derzeit nur in unzureichender Menge und Qualität erfasst werden. Die durch das Pfand erreichte Qualität bietet für das spätere Recycling große Vorteile, da so der Aufwand und die Kosten im Recyclingprozess deutlich reduziert werden können. Um das Recycling von Primärrohstoffen auszubauen und dadurch eine dringend notwendige Reduktion des Ressourcenverbrauchs zu bewirken, ist eine möglichst gute Getrenntsammlung daher unerlässlich.

Auch das nach wie vor bestehende Problem des Litterings, also des Wegschmeißens von Abfällen in die Natur oder den öffentlichen Raum, lässt sich durch das Pfand begegnen. Die meisten Einwegpfandsysteme in Europa erreichen Rücklaufquoten von über 95 Prozent – auch deshalb, weil sich für die im öffentlichen Raum zurückgelassenen Pfandgebilde meistens jemand findet, der sie aufhebt und zu einer Rücknahmestelle zurückbringt. Selbst wenn die Getrennterfassungsquote über den Gelben Sack auf 80 Prozent gesteigert werden würde – was bereits eine sehr große Herausforderung für die Sammlung darstellen würde –, blieben die restlichen 20 Prozent anfällig für Littering. Die Reinigungskosten für die Beseitigung



25 Cent

wird das Pfand auf jede Dose und Kunststoffflasche betragen.



90 Prozent

der Einweggetränkverpackungen sollen bis 2027 getrennt gesammelt werden.

von Litteringabfällen sind äußerst hoch, da teilweise ein enormer Aufwand damit verbunden ist. Jede Reduktion von Littering ist daher zu begrüßen.

Änderungen für Konsument:innen

Die Einführung des Einwegpfandes bedeutet auch für Konsument:innen eine große Umstellung. So wird ab Jänner 2025 beim Kauf von Getränken in Kunststoffflaschen oder Metalldosen mit einer Füllmenge von 0,1 bis 3 Liter ein Pfand in Höhe von 25 Cent pro Stück eingehoben. Ausgenommen davon sind Milch, Milchmixgetränke, Sirup und medizinische Produkte. Zu erkennen sind die Einwegpfandprodukte an einem eigenen Logo (siehe Abbildung rechts unten), das auf jeder bepfandeten Verpackung aufgedruckt sein muss. Nur wer künftig Flaschen und Dosen zurückbringt, bekommt auch das Pfand wieder. Eine Entsorgung über den Gelben Sack oder den Restmüll führt zum Verlust des bezahlten Pfandbetrages. Bei der Rückgabe der Flaschen und Dosen ist außerdem zu beachten, dass das österreichische Pfandlogo und der Barcode deutlich erkennbar sind. Das bedeutet, dass die Flaschen und Dosen nicht zerdrückt sein dürfen und das Etikett vollständig auf der Verpackung vorhanden sein muss. Auch hier müssen sich Konsument:innen an die neuen Vorgaben gewöhnen, war es doch bislang gewünscht, Flaschen und Dosen möglichst klein in den Gelben Sack zu werfen.

Um es den Konsument:innen möglichst einfach zu machen, müssen grundsätzlich alle Verkaufsstellen von Einwegpfandverpackungen diese auch wieder zurücknehmen. Nur an stark frequentierten Orten wie Einkaufszentren oder Bahnhöfen können mehrere Verkaufsstellen eine gemeinsame Rücknahmestelle einrichten. In den allermeisten Fällen erfolgt die Rücknahme über Automaten, wie sie bereits von Mehrwegflaschen bekannt sind. Insbesondere bei kleineren Verkaufsstellen

wie Würstelständen oder Bäckereien kann die Rücknahme aber auch manuell durch eine Person erfolgen. Solche Verkaufsstellen müssen nur jene Mengen, Volumen und Packungstoffe zurücknehmen, die sie verkaufen. Bietet ein Händler etwa nur PET-Flaschen mit 0,5 Liter an, muss er keine Dosen oder Flaschen mit einem Liter Inhalt annehmen.

Eine besondere Herausforderung für Konsument:innen ist die – vor allem für die Abfüller sowie den Handel eingeführte – Übergangsfrist bis Ende 2025. In dieser Zeit dürfen Getränke in Einwegverpackungen noch ohne Pfandlogo, also ohne Einhebung eines Pfandes, verkauft werden. Diese Verpackungen müssen weiterhin über den Gelben Sack entsorgt werden. Hier ist allerdings anzunehmen, dass der Lebensmittelhandel Lösungen finden wird, um Konsument:innen, die fälschlicherweise unbepfandete Verpackungen zurückbringen wollen, spezielle Entsorgungsmöglichkeiten in den Geschäften zur Verfügung zu stellen.

EWP: Die zentrale Stelle für Einwegpfand

Hinter der Organisation des Einwegpfandsystems steht die EWP Recycling Pfand Österreich gGmbH. Sie wurde als gemeinnützige Gesellschaft gesetzlich eingerichtet und steht im Eigentum des Trägervereins Einwegpfand, zu dessen Mitgliedern die führenden Getränkeproduzent:innen, Handelspartner:innen und dazugehörige Verbände zählen. Die EWP hat in den letzten Jahren intensiv am Aufbau der notwendigen Strukturen wie der Logistik und der Prozessabwicklung gearbeitet, um die Einführung des Einwegpfandes 2025 zu ermöglichen.

Nun bleibt zu hoffen, dass die Systemumstellung gut funktionieren wird und sich der Übergang auch für die Konsument:innen möglichst problemlos gestalten wird. Um dies zu gewährleisten, fordert die AK unter anderem eine intensive und mit der Gelben-Sack-Sammlung abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit. Denn nur wenn Konsument:innen gut informiert sind, können sie den neuen Vorgaben entsprechend handeln.

Um das Recycling von Primärrohstoffen auszubauen und damit die dringend notwendige Reduktion des Ressourcenverbrauchs zu erreichen, ist eine möglichst gute Getrenntsammlung unerlässlich.

Kurzgefasst

Ab Jänner 2025 wird auch in Österreich ein Einwegpfand auf Kunststoffflaschen und Metalldosen eingeführt. Damit sollen die hohen EU-Vorgaben zur Getrenntsammlung erreicht werden, die für die Umwelt einen großen Vorteil darstellen. Für Konsument:innen bedeutet dies eine Umstellung: Das beim Kauf bezahlte Pfand gibt es nur zurück, wenn die Verpackungen retourniert werden.



Alle Informationen zum Einwegpfand finden sich unter:
www.recycling-pfand.at

Die psychische Last der Klimakrise: Warum Emotionen ein politisches Thema sein müssen

Die Klimakrise und die damit verbundenen Extremwetterereignisse führen nicht nur zu Sachschäden, sondern haben auch psychische Folgen. Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Politik hier eine stabilisierende Rolle einnimmt und handelt. Von THOMAS HADER



Thomas Hader arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu den Themen Mobilitätsverhalten und Psychologie des sozial-ökologischen Wandels.

© privat

Die Hochwasserkatastrophe vom September im Osten Österreichs hat gezeigt, dass Extremwetterereignisse zunehmend zur Lebensrealität werden. Bei vielen Menschen weckten diese Erfahrungen Erinnerungen an die Pandemie, als der normale Alltag abrupt unterbrochen wurde. Bewohner:innen in betroffenen Regionen sollten ihre Häuser nicht verlassen, Einrichtungen des täglichen Bedarfs waren nicht mehr erreichbar und Straßen oder öffentliche Verkehrsmittel konnten nicht mehr genutzt werden. Die Traumatologin Brigitte Lueger-Schuster betonte bei einem „Runden Tisch“ im ORF, dass solche Erlebnisse eine zusätzliche emotionale Belastung darstellen – neben anderen Krisen wie der Corona-Pandemie, der Teuerung oder dem Ukraine-Krieg.

Die psychischen Folgen der Klimakrise: Akut und langfristig

Psychologisch betrachtet ist der Umgang mit Krisen nichts Neues. Die Klimaerhitzung bringt jedoch eine besondere Dynamik mit sich. Die Forschung zeigt zunehmend, dass die Klimakrise die

mentale und emotionale Gesundheit auf vielfältige Weise beeinflusst. Zum einen leiden Menschen, die direkt von Extremwetterereignissen wie Hitze, Stürmen, Dürren, Waldbränden oder Hochwassern betroffen sind. Zum anderen betrifft die Krise auch Menschen, die nicht unmittelbar betroffen sind, aber Unsicherheit, Wut, Resignation und Zukunftsängste erleben.

Internationale Studien belegen, dass Hochwasserkatastrophen zu langanhaltenden psychischen Belastungen führen können. In England litt ein Jahr nach einer Flutkatastrophe mehr als ein Drittel der Betroffenen an Symptomen einer posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS). Die Symptome dieser Folgeerkrankung sind vielfältig und reichen vom wiederholten, schmerzlichen Erinnern und Wiedererleben der erfahrenen Geschehnisse über Ängste, Alpträume bis hin zu körperlichen Symptomen wie Schwindel und Herzrasen. Eine Studie zum Hochwasser in Sachsen 2002 ergab ähnliche Ergebnisse: 23 Prozent der Befragten zeigten PTBS-Symptome, 13 Prozent



Der Klimastreik in Wien. Zehntausende versammeln sich, um ihrer Sorge wegen der Klimaerhitzung Ausdruck zu verleihen, aber auch, um sichtbar aktiv zu werden. Das Gefühl der Selbstermächtigung und die Vernetzung miteinander können helfen, Klimaängste zu bekämpfen.

entwickelten Depressionen und 11 Prozent litten unter Angststörungen. Diese psychischen Folgen traten besonders häufig auf, wenn Betroffene das Gefühl hatten, in Lebensgefahr gewesen zu sein, große private Verluste erlitten zu haben oder die Zukunft als zerstört wahrnahmen.

Nicht nur Hochwasser, sondern auch Hitzewellen haben schwerwiegende psychische Auswirkungen. Eine Metaanalyse aus dem Jahr 2021 zeigt, dass das Risiko für psychische Erkrankungen mit jedem Grad Temperaturanstieg um 0,9 Prozent steigt. Zudem erhöhten sich in heißen Sommern die (Not-)Aufnahmen in psychiatrische Einrichtungen, Aggressivität, Substanzmissbrauch und sogar die Suizidraten.

Auch Menschen, die nicht direkt von Katastrophen betroffen sind, leiden unter der Klimakrise. Eine internationale Studie von 2021 befragte 10.000 Jugendliche und junge Erwachsene, von denen 45 Prozent angaben, dass der Klimawandel ihr tägliches Leben negativ beeinflusst. 75 Prozent

empfanden ihre Zukunft als bedrückend. Dieses Gefühl wird als Klimaangst oder „eco-anxiety“ bezeichnet – eine Reaktion, die keine Krankheit darstellt, sondern eine normale Reaktion auf die Bedrohung durch die Klimakrise. Ein weiteres emotionales Phänomen ist die Solastalgie – die Trauer oder Ohnmacht, die Menschen empfinden, wenn sich ihre Umwelt unwiederbringlich verändert. Beispiele sind das Austrocknen von Flüssen, das Verschwinden von Wäldern nach Dürren oder Stürmen und der Verlust vertrauter Landschaften.

Keine Randphänomene: Wer besonders belastet ist

Psychische Belastungen durch die Klimakrise sind kein Randproblem. Zwar gibt es bisher kaum Forschungsergebnisse darüber, welche Bevölkerungsgruppen in Deutschland und Österreich durch die Klimakrise besonders belastet sind, aber in einer jüngst veröffentlichten reprä- ▷

Insgesamt fehlen bei allen Parteien in Österreich langfristige Präventionsansätze und Strategien zur Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens in der Bevölkerung.

Kurzgefasst

Die Klimakrise stellt uns auch psychisch vor große Herausforderungen. Studien belegen: Menschen, die von Extremwetterereignissen betroffen sind, leiden noch Jahre später unter den emotionalen Folgen. Die Politik muss hier für Stabilität sorgen. Der Ausbau von Gesundheitsangeboten ist ein wichtiger Schritt. Im Sinne einer gesundheitsförderlichen Bewältigung braucht es aber vor allem konsequente Maßnahmen.

Laut Robert-Koch-Institut ist in Anbetracht der zahlreichen negativen Konsequenzen des Klimawandels für die menschliche Psyche Klimaschutz der wirksamste Gesundheitsschutz.

sentativen Umfrage (siehe Kasten S. 29) gaben 11 Prozent der Österreicher:innen an, bereits von Schäden durch Extremwetterereignisse betroffen gewesen zu sein. Weitere 27 Prozent schätzen die Gefahr durch die Klimakrise als hoch ein. Internationale Studien zeigen, dass Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Personen mit bereits bestehenden psychischen Erkrankungen besonders gefährdet sind. Auch der sozioökonomische Status spielt eine wesentliche Rolle: So leben Geringverdienende häufiger in schlecht geschützten Gebieten wie Hochwasserzonen und verfügen oft nicht über die finanziellen Mittel, um Schäden selbst zu bewältigen oder sich umfassend zu versichern. Eine Untersuchung zu den Überschwemmungen in Deutschland 2021 ergab, dass Haushalte aus den unteren 60 Prozent der Einkommensskala dreimal häufiger von Überflutungen betroffen waren als die oberen 40 Prozent.

Allein in Österreich, wo 52 Prozent der Bevölkerung entweder jünger als 25 oder älter als 60 Jahre sind, wird deutlich, dass es sich bei den vulnerablen, also besonders verletzlichen Gruppen nicht um eine kleine Minderheit handelt. Auch von Menschen in Gesundheitsberufen, die vermehrt mit klimabedingten psychischen Problemen konfrontiert sind, tragen eine besondere Last. Studien zeigen zudem, dass die Bevölkerung das Risiko verschiedener gesundheitlicher Folgen der Klimaerhitzung unterschätzt.

Solastalgie

Der australische

Philosoph Glenn Albrecht prägte den Begriff Solastalgie, um ein modernes Gefühl des Heimatverlustes zu beschreiben, das entsteht, wenn Menschen schmerzlich bewusst wird, dass die Lebensräume und Landschaften ihrer Kindheit durch die Veränderungen des Klimawandels für immer verloren sein werden.

Maßnahmen für Resilienz: Was wir selbst tun können

Die Australische Psychologische Gesellschaft empfiehlt in einem Leitfaden Maßnahmen, die helfen, klimabedingte psychische Belastungen besser zu bewältigen. Zu den Tipps gehören unter anderem, den eigenen CO₂-Fußabdruck aktiv zu reduzieren, den Austausch mit anderen zu suchen, soziale Netzwerke zu stärken und sich über persönliche Sorgen auszutauschen. Auch bessere Strategien im Umgang mit nicht hilfreichen

Gedanken werden erläutert und Wege aufgezeigt, wie man besser mit diesen schwierigen Gefühlen umgehen kann. Diese Strategien fördern nicht nur das individuelle Wohlbefinden, sondern tragen auch zur gesamtgesellschaftlichen Resilienz bei. Damit wird auch ersichtlich, dass emotionale Bewältigung und Handeln gegen die Klimakrise Hand in Hand gehen müssen. Wer sich aktiv engagiert, kann ein Gefühl von Kontrolle und Sinnhaftigkeit entwickeln. Auch die Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhalts ist essenziell, um die psychische Gesundheit der Bevölkerung zu stärken.

Politische Ignoranz: Fehlende Strategien trotz Dauerkrise

Obwohl die psychischen Folgen der Klimakrise immer offensichtlicher werden, fehlt es in der Politik oft an Bewusstsein und konkreten Strategien. Die Österreichische Gesellschaft für Psychiatrie, Psychotherapie und Psychosomatik (ÖGPP) hat die Parlamentsparteien im Vorfeld der Nationalratswahlen zu ihren Plänen befragt. Während die SPÖ auf die Bedeutung unterschiedlicher Vulnerabilitäten und die indirekten Folgen der Klimakrise hinwies, blieb die ÖVP auf die Erweiterung psychiatrischer Kapazitäten fokussiert. Die FPÖ erkannte keinen Zusammenhang zwischen Klimakrise und psychischer Belastung. Von weiteren Fraktionen liegen auf der Website keine Stellungnahmen vor. Langfristige Präventionsstrategien fehlten bei allen Parteien.

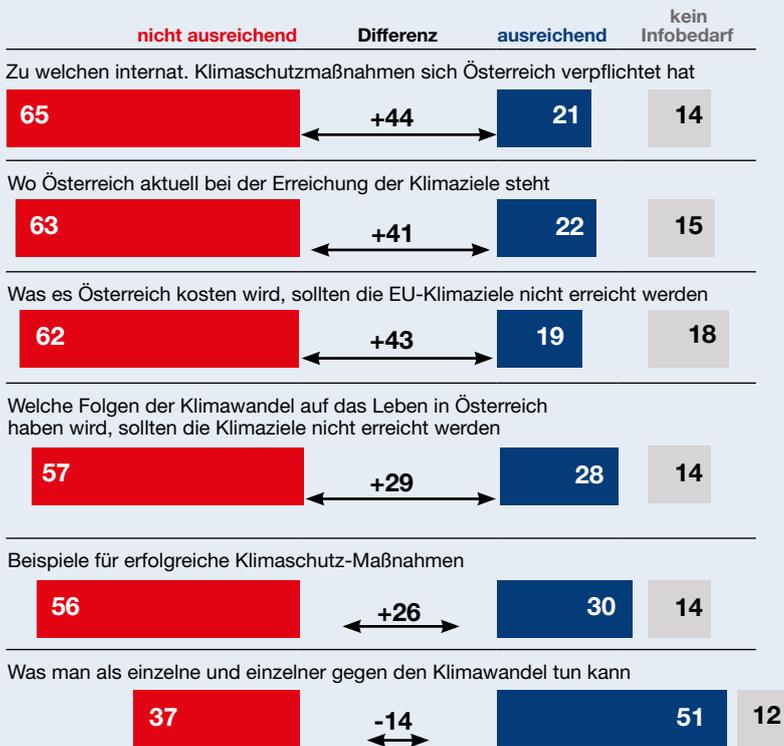
Besonders problematisch ist die Tendenz, die mit der Klimakrise verbundenen Emotionen als



der Betroffenen einer Flutkatastrophe in England litten ein Jahr danach noch an einer posttraumatischen Belastungsstörung.

Informationsbedarf in Sachen Klimawandel

In welchen der folgenden Bereiche fühlen Sie sich **ausreichend** informiert bzw. **nicht ausreichend** informiert?



Es zeigt sich ein klares subjektives Informationsdefizit in allen Bereichen. Lediglich bei den individuellen Maßnahmen ergibt sich ein Überhang an Personen, die sich ausreichend informiert fühlen.

Quelle: Klima-Umfrage 2024: 81 % der Bevölkerung fordern politische Maßnahmen gegen Klimakrise | Greenpeace, 23.10.2024

Zum Weiterlesen
Broschüre der Australischen Psychologischen Gesellschaft zum Umgang mit Klimaängsten (in englischer Sprache).



krankhaft anzusehen, statt sie als potenzielle Ressource zu nutzen. Das Robert-Koch-Institut betont, dass eine geeignete Kommunikation erforderlich ist, um Menschen zu motivieren, sich aktiv an der Krisenbewältigung zu beteiligen. Die Mobilisierung emotionaler Energie ist auch politisch relevant: Angst und Wut im Zusammenhang mit der Klimakrise entstehen oft aus einem Gefühl der Ohnmacht. Menschen fühlen sich hilflos, weil die Krise so groß und komplex ist und ihre eigenen Handlungen im Vergleich dazu unbedeutend scheinen. Auch inkonsistente politische Maßnahmen oder das Fehlen klarer, langfristiger Lösungen verstärken das Gefühl, keine Kontrolle zu haben. Dies kann zu Resignation, dem Emp-

finden von Ungerechtigkeit, aber auch zu Wut auf Institutionen führen, die als untätig wahrgenommen werden. Studien zeigen, dass diese Aspekte demokratiepolitisch bedenklich sind, da sie das Vertrauen in staatliche Institutionen schwächen und Widerstand gegen notwendige Anpassungen und Klimaschutzmaßnahmen hervorrufen können.

Konsequenz und Klarheit: Klimapolitik für Stabilität und Vertrauen

Eine glaubwürdige Klimapolitik, die ökologische Ziele verfolgt und gleichzeitig die soziale Dimension berücksichtigt, ist unverzichtbar, um Ängste und Unsicherheit in der Bevölkerung zu reduzieren. Konsequentes Handeln und klare Kommunikation sind der Schlüssel, um Vertrauen in die Zukunft zu schaffen, wie auch Traumatologin Lueger-Schuster erklärt: „Ich glaube, man muss immer wieder betonen, wie rational es wäre, wenn man wirklich Präventionsmaßnahmen setzen würde. [...] Wenn man weiß, es gibt einen Staat, der sich darum kümmert, dass das Leben in einem Rahmen stattfinden kann, der gesundheitsförderlich ist. Und das war der heurige Sommer nicht mehr.“ Diese Notwendigkeit unterstreicht auch die bereits erwähnte Befragung (siehe Kasten), bei der 81 Prozent der Österreicher:innen angaben, dass es notwendig und sinnvoll ist, dass Maßnahmen gegen den Klimawandel getroffen werden.

Der von der Arbeiterkammer vorgelegte Umbauplan liefert dazu wichtige Impulse. Er stellt die gerechte Verteilung von Verantwortung und Kosten, die Dekarbonisierung und eine sozialverträgliche Transformation ins Zentrum. Doch es wird an der neuen Regierung liegen, diese Pläne umzusetzen und dabei auf allen Ebenen demokratisch zu agieren. Nur durch langfristige Maßnahmen und eine umfassende politische Unterstützung in Verwaltung, Bildung, Gesundheitswesen und Pflege kann verhindert werden, dass Menschen zurückgelassen werden. Das schafft Stabilität und Vertrauen, was notwendig ist, um die psychischen und sozialen Folgen der Klimakrise abzufedern und die Gesundheit und das Wohlbefinden der Gesellschaft zu sichern. □

Mit guten Arbeitsbedingungen ist Buslenken ein Green Job mit Zukunft

Eine neue Studie vom Institut für Soziologie der Universität Wien liefert erstmals einen Einblick in den Berufsalltag von österreichischen Buslenker:innen. Die Ergebnisse zeichnen ein differenziertes Bild einer systemrelevanten Berufsgruppe, die für das Gelingen der Mobilitätswende entscheidend sein wird.

Von EMMA DOWLING, ELINA HETTICH, MAX KNAPP und LEON ROMAUCH

Kurzgefasst

Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel bis 2040 erhöht werden. Eine neue Studie zeigt, dass viele Buslenker:innen unter schlechten Arbeitsbedingungen leiden. Laut den Studienautor:innen braucht es dringend eine Attraktivierung des Berufs, wenn die Mobilitätswende erfolgreich gestaltet werden soll.

Der Verkehr ist das Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik. Der aktuelle „Klimaschutzbericht“ des Umweltbundesamtes zeigt, dass die Treibhausgasemissionen in fast allen Wirtschaftssektoren in den letzten Jahrzehnten gesunken sind. Lediglich im Verkehrssektor sind die Emissionen zwischen 1990 und 2022 massiv angestiegen. Um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens noch zu erreichen, muss der Entwicklung im Verkehrssektor schnell entgegengewirkt werden. Das Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) plant daher, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel an der Gesamtverkehrsleistung von derzeit 30 Prozent auf 47 Prozent im Jahr 2040 zu steigern. Dafür reicht eine Umstellung auf nachhaltige Antriebsformen jedoch nicht aus. Vielmehr sind ein flächendeckender Ausbau des öffentlichen Verkehrs und eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs notwendig. Neben dem Schienenverkehr muss auch der Buslinienverkehr ausgebaut werden, der damit zu einem zentralen Baustein der Mobilitätswende wird.

Viele der befragten Lenker:innen üben ihren Beruf gerne aus, beklagen aber die schwierigen Rahmenbedingungen.

Der Beruf des Buslenkers gehört zur Gruppe der Green Jobs. Das Berufsbild wird sich zwar nicht wesentlich verändern, aber im Zuge der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen deutlich stär-

ker nachgefragt werden. In der Debatte über den geplanten Ausbau spielen die Arbeitnehmer:innen bislang jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Gerade in der Busbranche wird dies nicht zuletzt aufgrund des Arbeitskräftemangels zunehmend zum Problem. Unsere Studie über die Arbeitsbedingungen von Lenker:innen in der privaten Autobusbranche in Österreich zeigt, wie wichtig eine Auseinandersetzung mit der Arbeitsrealität von Beschäftigten ist, um systemrelevante Berufe aufzuwerten und die Voraussetzungen für einen erfolgreichen sozialen und ökologischen Umbau zu schaffen.

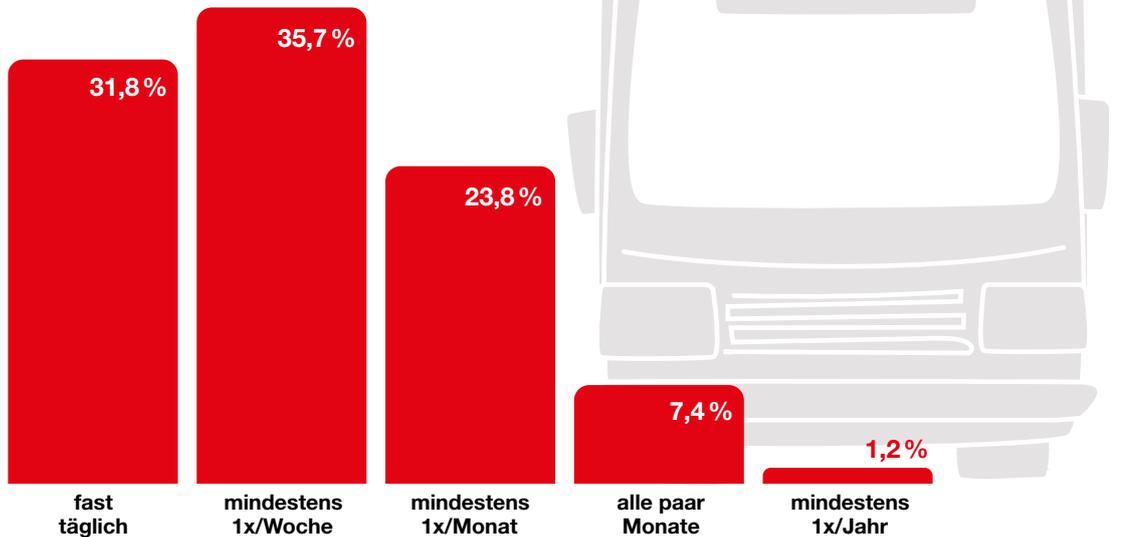
„Eigentlich ein guter Job, aber ...“

Eine Fahrt mit dem Bus gehört für viele Menschen zum Alltag. Schließlich macht ein öffentliches Liniensbusssystem für weite Teile der Bevölkerung die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erst möglich. Dabei bekommen die wenigsten mit, unter welchen Arbeitsbedingungen viele Lenker:innen tagtäglich ihre Fahrgäste ans Ziel befördern müssen. Oftmals sind es grundlegende Dinge, wie etwa fehlende Toiletten, die den Beruf belastend machen.

Für unsere Studie wurden bundesweit Lenker:innen aus der privaten Autobusbranche interviewt, die im öffentlichen Linienverkehr fahren. Ziel war es, ihre Anforderungen an den Beruf besser zu

Wie häufig machen Sie Überstunden?

Quelle: eigene Berechnung
(Anzahl der Befragten: 487)



verstehen. Gleichzeitig wurden die Wünsche, Bedürfnisse und Herausforderungen von circa 500 Lenker:innen in einer Onlinebefragung erhoben. Die Studie zeigt, dass bestimmte Rahmenbedingungen und Gegebenheiten im Arbeitsalltag die Ausübung des Berufes erschweren. Viele der befragten Lenker:innen finden ihren Beruf prinzipiell gut. Immer wieder erzählten sie davon, dass sie ihre Arbeit eigentlich gerne ausüben. Allerdings sind es die Rahmenbedingungen, die den Beruf aus Perspektive der Beschäftigten unattraktiv machen. Die befragten Lenker:innen hoben beispielsweise die schlechte Vereinbarkeit des Berufes mit der Verantwortung für die Familie oder mit ihren Freizeitaktivitäten, den hohen Arbeitsdruck sowie den unzureichenden Zugang zu sanitären Anlagen und Pausenräumen hervor. Diese Aspekte sind nicht nur für die Lenker:innen selbst, sondern auch für die Zukunft der Branche ein Problem. Denn das Durchschnittsalter der Lenker:innen ist verhältnismäßig hoch – anstehende Pensionierungswellen drohen den ohnehin schon bestehenden Arbeitskräftemangel zu verschärfen. Obwohl angesichts der Klimakrise und des bestehenden Arbeitskräftemangels Lenker:innen dringend benötigt werden, bestehen momentan Bedingungen, die den Beruf unattraktiv machen.

Nicht nachhaltige Gestaltung des Arbeitsalltags

Für die Mehrheit der befragten Lenker:innen gehören Überstunden zum Alltag. Bei einem Drittel derer, die Überstunden leisten, kommt es täglich vor. Für fast 40 Prozent gehören Überstunden mindestens einmal pro Woche zum Job. Neben der generellen Belastung durch Personalmangel und Überstunden arbeiten Lenker:innen regelmäßig zu Zeiten, an denen andere für gewöhnlich frei haben. So arbeiten fast 40 Prozent der Befragten in der Zeit zwischen 0:00 und 4:00 Uhr und drei Viertel müssen an Sonn- und Feiertagen arbeiten. Für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen gibt es allerdings keine Zuschläge und für die Nachtarbeit lediglich in der Zeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr.

Hinzu kommen Probleme mit den Dienstplänen und der Pausengestaltung. Diese müssen oft im Bus verbracht werden, da der Zugang zu Pausenräumen oft nicht gegeben ist.

Green Jobs = gute Jobs

Unseres Erachtens ist es wichtig, die aufgeführten Schwierigkeiten als Stellschrauben für eine Attraktivierung des Berufes zu begreifen. Denn damit die Mobilitätswende, hin zur Nutzung kollektiver, öffentlicher Verkehrsmittel gelingen kann, muss zuallererst eine Basis geschaffen werden: Es braucht gute Arbeitsbedingungen in der ganzen Autobusbranche. □



Emma Dowling
ist Assistenzprofessorin am Institut für Soziologie der Universität Wien und Vorstandsmitglied des Kompetenzzentrums für Alltagsökonomie.



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

© privat

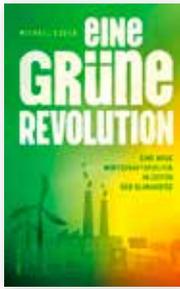


Elina Hettich ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Soziologie der Universität Wien.



Leon Romach ist Studienassistent und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Soziologie der Universität Wien.

© AKBus



Eine Grüne Revolution

Umbau Michael Soder ist Universitätslehrer und AK-Experte für Industriepolitik. Jetzt hat er ein Buch vorgelegt, in dem er seine Konzeption einer Wirtschaftspolitik umreißt, die die mehrfachen Krisen der Gegenwart überwindet. Er strukturiert die Darstellung nach einer psychologischen Theorie zur Bewältigung von Krisen: von der Angst über die Verunsicherung zur Hoffnung. In diesen drei Teilen widmen sich die Kapitel etwa der Arbeitsmarktpolitik und Qualifikation, der Rolle von Innovation, staatlicher Investitionstätigkeit sowie Finanzierungsfragen. Das Ausmaß der nötigen Veränderung zur Bewältigung der Krisen stellt der Autor in eine Reihe mit der Industriellen Revolution. Etwas unklar bleibt allerdings, was das Revolutionäre an der Grünen Revolution ist. Das politische Subjekt seiner Analyse ist das „Wir“, denn alle müssten sich bemühen, um die Krise zu überwinden. Soder erweist sich als klarer Befürworter einer grünen Wachstumsstrategie, in der es einem planenden Staat gelingt, den Kapitalismus einzubetten. Für ihn ist „ein grüner Kapitalismus [...] ein mächtiger Partner, um den Wandel unserer Produktionssysteme zu beschleunigen.“ So bietet das Buch interessante Denkanstöße für eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. **CS**

Eine Grüne Revolution
Michael Soder
ÖGB-Verlag (2024)



Besser essen und Tierschutz

Ernährung Ein Plädoyer für die Abschaffung der Tierindustrie – das ist unter anderem das aktuelle Buch von Friederike Schmitz „Anders satt“. Ebenso ein Werk voller Fakten, Zahlen und klarer Argumente für ein Ernährungssystem innerhalb planetarer Grenzen. Denn neben einer Mobilitäts- und einer Energiewende brauchen wir im Kampf gegen die Klimakrise vor allem auch eine Ernährungswende. Warum diese so schwierig ist, welche Herausforderungen es gibt, wie unser heutiges Ernährungsverhalten die Klimakrise anheizt und wie eine solche komplexe Transformation unseres Ernährungssystems gelingen kann, zeigt Friederike Schmitz in ihrem neuesten Buch „Anders satt“ auf. Der Weg ist klar: hin zu einem nährstofforientierten und pflanzenbasierten Ernährungssystem. Und klar ist für Schmitz auch, dass wir alle – Mensch, Tier und Klima – dabei nur gewinnen können. **LK**

Anders satt – Wie der Ausstieg aus der Tierindustrie gelingt
Friederike Schmitz
ventil verlag (2022)



Erster Mitmach-Supermarkt in Wien Meidling

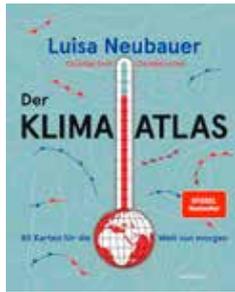
Konsum Dank erfolgreichem Crowdfunding eröffnet im Frühjahr 2025 MILA, ein genossenschaftlich organisierter Supermarkt mit Vollsortiment, der über die marktüblichen Öffnungszeiten verfügen wird. Der Markt gehört allen Mitgliedern gemeinsam, die einen einmaligen und sozial gestaffelten Genossenschaftsanteil zwischen 20 und 180 Euro zahlen. Auf die Waren wird ein transparenter, fester Aufschlag von 30 Prozent auf den Einkaufspreis erhoben. MILA setzt bei seinen biologischen, regionalen und saisonalen Produkten auf Fairness und enge Zusammenarbeit mit den Produzent:innen.

Einen Vorgeschmack bietet bereits seit September 2024 ein Minimarkt in der Vivenotgasse 29 in Wien Meidling. **FJ**

Infos unter:
www.mila.wien

Die gute Nachricht zum Schluss

Gewerkschaftlich organisierte Reinigungskräfte in Minneapolis haben ihre Arbeitgeber dazu verpflichtet, im Kampf gegen die Klimakrise aktiv zu werden. Den Mitarbeiter:innen werden nun Kurse im klimafreundlichen Reinigen und ressourcenschonender Hausverwaltung bezahlt. Die Hausbesorger:innen sind überwiegend Frauen mit Migrationserfahrung und sie helfen ihren Arbeitgebern nun, klarer durch die frisch geputzten Scheiben der Verwaltungsgebäude zu blicken. Weitere Ermutigungen finden sich in Jeremy Brechers neu erschienenem Buch „The Green New Deal from Below - How Ordinary People Are Building a Just and Climate-Safe Economy“, erschienen bei University of Illinois Press. **FJ**



Karten schaffen Übersicht

Kampf ums Klima Luisa Neubauer, eine der führenden Persönlichkeiten der deutschen „Friday for Future“-Bewegung, hat sich mit dem „Zeit Online“-Redakteur Christian Endt und dem Grafiker Ole Häntzschel zusammengetan, um den jetzt vorliegenden Klimaatlas zu gestalten. Da zum Klimawandel schon viel bekannt ist und die Diskussion darüber oft polarisiert, beschreiten die Autor:innen nun einen anderen Weg: In 80 Karten und Infografiken werden – teilweise – überraschende Daten und Zahlen präsentiert und neue Sichtweisen eröffnet. Abstraktes Wissen wird so greifbar und verständlich gemacht. Zwei Beispiele: Im Deutschen Bundestag wird zehnmal häufiger über technische CO₂-Speicherung (CCS) gesprochen als über den Erhalt von Mooren. In Mooren wird aber weltweit rund 50.000 Mal mehr CO₂ gespeichert als in allen bestehenden CCS-Anlagen zusammen. Oder: Wie klimafreundlich sind Superheld:innen Batman, James Bond, Pippi Langstrumpf, Robin Hood, Albus Dumbledore? **HH**

Der Klimaatlas – 80 Karten für die Welt von morgen
Luisa Neubauer, Christian Endt & Ole Häntzschel
Rowohlt (2024)



Autofahren bis zum Ende der Welt

Benzin im Blut Der Vater des promovierten Philosophen und Künstlers Kilian Jörg war Motorjournalist. Schon als Kind wurde Jörg somit in den neuesten Schlitten herumschleift. Diese Erfahrungen gingen aber für die Automobilindustrie eher nach hinten los. Heute fragt sich der Autor nämlich, wie es sein kann, dass uns die Automobilität kulturell so fest im Klammergriff hält. In seinem gut lesbaren und ungemein kenntnisreichen Buch (dem vielleicht ein paar Querverweise weniger gutgetan hätten) wird die Bedeutung des Autos vom Comic Strip bis zum Hip-Hop analysiert. Die brennende Frage, die als philosophische Grundlagenforschung über die Bedingung der Möglichkeit einer ökologischen Transformation betrachtet werden darf: Wie kann die furchterregende Hinnahe der immer offenkundigeren Klimakatastrophe überwunden werden? Die Autos können doch nicht wichtiger sein als unser Überleben! Ähnlich wie Bifo Berardi oder Mark Fisher arbeitet sich Kilian Jörg durch die Phänomene einer stillstehenden Moderne, die keine tiefgreifenden Neuerungen mehr zu erlauben scheint. Wenn wir die letzten Meter vor dem Abgrund nicht mit einer weiteren Autobahn zubetonieren wollen, dann müssen jetzt wohl utopische Änderungen her. Dieses Buch hilft bei der Suche danach. **FJ**

Das Auto und die ökologische Katastrophe – Utopische Auswege aus der autodestruktiven Vernunft
Kilian Jörg
transcript (2024)



Fehlgeleiteter Klimaschutz

Brandbeschleuniger Umstieg auf Flüssiggas, Speicherung von CO₂, grüner Wasserstoff: Die Journalistin Kathrin Hartmann beschreibt, wie angebliche Klimaschutzmaßnahmen sich ins Gegenteil verkehren. Jene Konzerne, die maßgeblich die Klimazerstörung verursacht haben, wittern nun auch bei der „Reparatur“ wieder das große Geschäft. Hartmann verfolgt den Weg des Flüssiggases von der Förderung durch Fracking in Texas bis zum Bau von Terminals in ökologisch hochsensiblen Küstengebieten Deutschlands. Überall wird eine Spur der Verwüstung hinterlassen; und das unter dem Deckmantel von Klimaschutz und Energieunabhängigkeit. Dieselben Mechanismen sind auch bei der unterirdischen Speicherung von Kohlenstoff oder der Erzeugung von vorgeblich grünem Wasserstoff in den Ländern des Globalen Südens zu beobachten. Alles wird dem Prinzip des „Weiter so“ und der Fortführung profitgetriebener Geschäftsmodelle untergeordnet. Unter dem Eindruck angeblicher Sachzwänge machen auch grüne Politiker:innen bei den Projekten mit! **HH**

Öl ins Feuer – Wie eine verfehlte Klimapolitik die globale Krise vorantreibt
Kathrin Hartmann
Rowohlt (2024)

Flugreisen zu Weihnachten als Grundrecht oder als Preisfrage: Brauchen wir ein faires Mobilitätsbudget?

PRO

Fliegen ist der schnellste Weg in die Klimakatastrophe und eines der drastischsten Beispiele für Klima-un-gerechtigkeit: Ein einziger Flug kann mehr klimaschädliche Emissionen ausstoßen als der Großteil der Weltbevölkerung pro Kopf in einem Jahr verursacht. Nur ein Prozent der Weltbevölkerung, eine kleine Minderheit wohlhabender Vielflieger:innen, ist für 50 Prozent der Emissionen des Flugverkehrs verantwortlich, während mehr als 80 Prozent noch nie in einem Flugzeug gesessen sind. Auch in Österreich fliegt die Mehrheit kaum, ein Drittel sogar nie. Die enormen versteckten Kosten des Flugverkehrs tragen aber alle. Die Allgemeinheit subventioniert eine elitäre Fortbewegung: Kerosin wird nicht besteuert, auf Flugtickets fehlt die Mehrwertsteuer, Flughäfen zahlen, anders als die Bahn, keine Grundsteuer.

„Es gibt ein Recht auf Urlaub und Erholung, aber nicht auf Zerstörung des Planeten.“

Wir benötigen raschen und effektiven Klimaschutz in allen Bereichen, doch die bisherigen Maßnahmen für den Flugverkehr sind reines Greenwashing. Eine Studie aus dem Jahr 2021 schätzt, dass ein jährlicher Pro-Kopf-Fußabdruck von 0,7 Tonnen CO₂-Äquivalenten bis 2050 in allen Lebensbereichen notwendig ist, um die globale Erwärmung auf 1,5 Grad zu halten. Dieses faire Pro-Kopf-Budget ist mit einem Hin- und Rückflug Wien-London fast aufgebraucht.

Der einfachste und sicherste Weg, um die Emissionen der Flugindustrie zu reduzieren, wäre die Einführung absoluter Limits für den Luftverkehr. Eine solche Maßnahme wäre sozialverträglich, da Verbote nicht zwischen Arm und Reich unterscheiden, sondern für alle gelten. Die Umsetzung von absoluten ökologischen Grenzwerten mag politisch schwierig erscheinen, wurde aber etwa in Frankreich bei Ultrakurzstreckenflügen bereits durchgesetzt, wo Zugverbindungen von 2,5 Stunden bestehen.

Mira Kapfinger

ist Mitbegründerin und Koordinatorin des internationalen Netzwerks Stay Grounded mit Sitz in Wien.

© Karoline Kalke



CON

Die Grundlage unserer Marktwirtschaft ist, dass man sich entscheiden kann, wofür man sein Geld ausgibt. Und das Fliegen war zuletzt vor 35 Jahren teuer und exklusiv. Bis die EU im Jahr 1989 mit der Liberalisierung des Luftverkehrs begonnen hat. Sie verfolgte dabei ein klares Ziel: Flugreisen sollen für alle leistbar sein.

Der Schlüssel dafür war Wettbewerb. Und es hat funktioniert: Die Durchschnittspreise sind in den Folgejahren trotz Inflation rasant gesunken und haben sich sogar mehr als halbiert, während die Einkommen gestiegen sind. Und dass die Menschen reisen wollen, zeigt sich an den wachsenden Passagierzahlen.

„In den letzten 35 Jahren ist dank EU-Liberalisierung eine Demokratisierung der Flugreisen gelungen.“

Am Beispiel des Flughafens Wien lässt sich dies gut verdeutlichen: Waren es 1989 noch gut fünf Millionen Passagiere, werden es im Jahr 2024 mehr als 30 Millionen sein, für die das Fliegen durchaus leistbar gewesen sein wird. Nicht gerade ein Argument für ein Mobilitätsbudget. Zugegeben, nach der Pandemie ist Fliegen wieder etwas teurer geworden, weil die Nachfrage plötzlich so hoch war. Aber die Preise für Flugreisen flachen gerade wieder ab.

Nur ein Faktor ist neu: Statt sich über die gelungene Demokratisierung des Luftverkehrs zu freuen, wünschen sich manche in der Politik das Fliegen durch Ticketsteuern und Ähnliches noch teurer zu machen, damit die Nachfrage zurückgeht. Der Umwelt wegen, heißt es. Tatsächlich streift der Staat die Mittel aus der Ticketsteuer fröhlich ein, statt sie für umweltneutrale Treibstoffe zu verwenden. Dabei würde gerade das der Umwelt wirklich helfen, denn der Luftverkehr wächst trotzdem weiter.

Peter Malanik

ist Luftfahrtexperte, ehemaliges Vorstandsmitglied der Austrian Airlines und fungiert aktuell als Managing Director der Aviation Industry Austria.

© aerotelegraph Lilithill



Gesellschaftskritische Wissenschaft



Verkehr und Infrastruktur

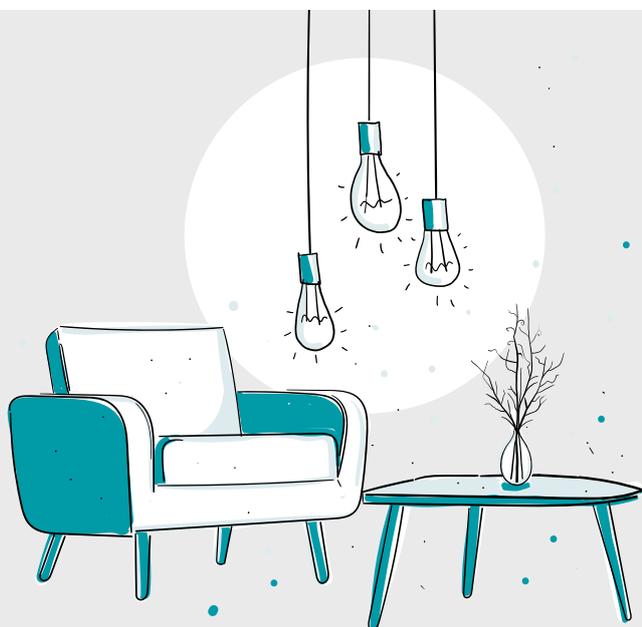
- 69 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien und Umgebung - Evaluierungsbericht**
Maria Juschten, Martin Hinteregger, Reinhard Hössinger, 2022
- 70 Rechtsqualität der Auslegungsleitlinien der Kommission zur PSO-Verordnung - Rechtswissenschaftliches Fachgutachten**
Konrad Lachmayer, Jean-Philippe Derosier, 2023
- 71a Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen - Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen**
Raffaella Neustifter, Hatun Atasayar, Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos, 2024
- 71b Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen und Auswirkungen auf CO₂, Lärm und externe Kosten**
Konstantin Weller, Stefan Hausberger, Heinz Steven, 2024
- 72 Buslenker:innen am Limit - Möglichkeiten der Jobattraktivierung aus Sicht der Beschäftigten in der privaten Autobusbranche in Österreich**
Emma Dowling, Elina Hettich, Max Knapp, Leon Romauch, 2024



Informationen zur Umweltpolitik

- 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 Daseinsvorsorge 2030** Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen
Michael Getzner, Dragana Damjanovic, Emma Dowling, Hannah Lucia Müller, Leonhard Plank, Alexandra Strickner, Charlotte Damböck, Pauline Evers, Anna Franziska Kalhorn, Tim Pöchhacker, 2024
- 210 Lernen für den Wandel: Auf dem Weg zu einer emanzipatorischen Nachhaltigkeitsstrategie im sozial-ökologischen Umbau** Emma Dowling, Jessica Angioni, Lukas Stani, 2023

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



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

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

www.arbeit-wirtschaft.at/abendpost

Arbeit&Wirtschaft Abendpost

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

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

Γ
L

*Wenn meine Miete
überteuert ist:*

**DANN
GEH' ICH
ZUR AK.**

wien.arbeiterkammer.at



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN