

Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für
Umweltpolitik und
Nachhaltigkeit

www.ak-umwelt.at

Euro 1,80



Zug um Zug

Mit einem Plan für die Bahnindustrie schaffen wir
Zehntausende gute Arbeitsplätze und erreichen die Verkehrsziele.
Österreich könnte die Bahnfabrik Europas werden.

© Swirefisky

- Amazon Österreich – Nachgefragt beim Arbeiter:innenbetriebsrat **SEITE 22**
- EU-Label für Flugreisen – Nur unvollständig umweltfreundlich **SEITE 24**
- Klimapolitik wird abgewählt – Rechte Parteien auf dem Vormarsch **SEITE 26**
- Ausbau Daseinsvorsorge – Sicher in die Zukunft blicken **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

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



LAUES LÜFTCHEN Fortschritte, die keine sind

Lärm, Mikroplastik und Abfall – die altbekannten Übeltäter belasten weiterhin die Umwelt und Gesundheit in der EU. Ein neuer Bericht der EU-Kommission zeigt, dass zwar Fortschritte erzielt wurden, doch die selbst gesteckten Ziele liegen zuweilen kurios weit

entfernt. Beim Mikroplastik ist etwa die Freisetzung seit 2016 um 7 bis 9 Prozent angestiegen – eine fragwürdige „Errungenschaft“. Das Ziel, die Menge bis 2030 um 30 Prozent zu senken, bleibt daher eine sehr ambitionierte Herausforderung. **LW**



WIRBELSTURM Weltweiter Backlash

Als eine seiner ersten Amtshandlungen ist US-Präsident Trump (wieder) aus dem Pariser Klimaabkommen ausgestiegen. Die EU-Kommission verwässert das Lieferkettengesetz, das Mensch und Umwelt schützen sollte. Und BP hat nach einem Gewinneinbruch angekün-

digt, seine jährlichen Investitionen in die Öl- und Gasförderung auf 9,5 Milliarden Euro zu erhöhen. Oligarchen, Fabrikanten und andere Klimazerstörer haben das Ruder wieder fest im Griff (siehe Buchtipps „Männer, die die Welt verbrennen“ Seite 32). **HH**



WOLKIG Jetzt das Richtige tun – für Klima und Umwelt

Österreich hat endlich eine neue Regierung. Gut so. Ihr Regierungsprogramm überschreibt sie mit: „Jetzt das Richtige tun. Für Österreich“. Bedeutet das auch das Richtige für Klima und Umwelt? Das Klima- und Umweltministerium ist künftig im Landwirtschaftsmini-

sterium angesiedelt. Nicht zum ersten Mal. Bleibt zu hoffen, dass Klima- und Umweltinteressen nicht der Landwirtschaft untergeordnet werden, sondern genau umgekehrt, denn die Landwirtschaft muss klima- und umweltfreundlicher werden. **SI**



DAUERREGEN Kampf um den Wildparkplatz

Der Wildparkplatz ist keineswegs der Platz, wo das Wild parkt, sondern die Wildparker. Deshalb kochten am Wiener Auhirschenweg, wo es übrigens keine Auhirsche mehr gibt, aber ausreichend Stellflächen, die Emotionen hoch. Die Stadt Wien schuf neue, legale

Parkplätze im Bezirk und begann dann das Wildparken zu ahnden. Es zeigt sich, dass das einmal gewährte Privileg, das Fahrzeug direkt vor dem eigenen Haus parken zu können, kein Wildparker so gerne hergibt. **FJ**



DÜRRE Gewinneinbruch bei VW – Krise für wen?

Von einem „dramatischen Gewinneinbruch“ musste VW in seiner Bilanz 2024 berichten. Der Absatz an Autos ist zwar tatsächlich gesunken, der Umsatz in Geld aber gestiegen. Von den 12 Milliarden Euro Gewinn nach Steuern gehen stolze 3,2 Milliarden Euro als

Dividenden an die Aktionäre. Davon allein gut eine Milliarde Euro an die Familie Porsche-Piëch. Zur gleichen Zeit wird die Zahl der Beschäftigten – inklusive Leiharbeit – um 10.000 Mitarbeiter:innen reduziert. **HH**

Inhalt

Wir bauen um: Vorrang für die Eisenbahnindustrie!
Mit entsprechendem Plan ebnet die Bahn den Weg in eine klimagerechte Zukunft und schafft nachhaltige Jobs. Seite 10

Aktive Industriepolitik schafft gute Arbeitsplätze
Während andere Industriezweige schwächeln, erweist sich die Bahn als tragende Säule der heimischen Wirtschaft. Seite 13

Interview mit Gabriel Felbermayr Seite 16

Österreich ist ein Bahnland
Johannes Kepler Universität und AK zeigen mit einer Studie das Potenzial einer österreichischen Schlüsselindustrie. Seite 17

Neuer Arbeiter:innenbetriebsrat bei Amazon Österreich
Die Arbeitsbedingungen im Versandhandel können durch Mitbestimmung nachhaltig verbessert werden. Seite 22

Was bringt das neue EU-Label für Flugemissionen?
Das freiwillige Umwelt-Kennzeichen für Flüge soll ab Sommer 2025 umweltbewusste Entscheidungen ermöglichen. Seite 24

Rechtes Klima
Rechte Parteien bekommen europa- und weltweit immer mehr Zulauf. Das hat auch Folgen für die Klimapolitik. Seite 26

Sicherheit in unsicheren Zeiten – dank Daseinsvorsorge
Investitionen in öffentlichen Verkehr und soziale Dienstleistungen können die schwächelnde Wirtschaft stärken. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	08
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
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** (DW 12404)
Konzeption Jakob Fielhauer, fielhauer.at
Layout & Infografik Julia Stern, design@scheresternpapier.at
Druck gugler GmbH, Auf der Schön 2, 3390 Melk/Donau

ISSN 1028-4664

Die in Wirtschaft & Umwelt veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder. Offenlegung gemäß Mediengesetz §25: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum



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



Sicher. Kreislauffähig. Klimafreundlich. GZC Certified® SILBER by gugler® drucksmat



klimafreundlich gedruckt

Bahnland Österreich

Weichen stellen für Klimaneutralität. Die heimische Eisenbahnindustrie hat enorme Stärken, braucht aber auch die entsprechende politische Unterstützung.



Von Lukas Oberndorfer

Es ist Zeit für Optimismus und Freude auf die Zukunft. Das einmal schwarz auf weiß zu lesen, irritiert in Zeiten wie diesen, wo überall die Rede von Unsicherheit und Pessimismus ist. Dafür mag es eine Reihe guter Gründe geben, doch wird dabei leicht übersehen, dass vor unseren Augen manche Erfolgsgeschichte geschrieben wird.

Österreichs Bahnindustrie ist eine solche. Historisch gesehen hat die Eisenbahn aus verträumten habsburgischen Agrarstaaten Industrienationen geformt und noch heute sind Österreichs Bahnunternehmen innovativ. Einige von ihnen führen mit ihren Produkten den Weltmarkt an.

Strukturell unterliegt die Bahnindustrie jedoch anderen Gesetzen als etwa die Autoindustrie. Während die ihre Kund:innen alle paar Jahre erneut vom Kauf eines Pkws überzeugen muss, werden Investitionen in die Bahn nur von wenigen großen Unternehmen, die zumeist in öffentlicher Hand sind, getätigt. Fahrzeuge und Gleisanlagen sind dann auf Jahrzehnte im Einsatz. Deswegen ist vorausschauendes Planen bei der Bahn unbedingt erforderlich.

Und genau darin liegt eine Chance, die optimistisch stimmen darf: Bei entsprechender Ausstattung und Planung kann die Bahnindustrie mithelfen Österreich in eine soziale und ökologische Zukunft zu führen. Sie liefert sichere und nachhaltige Jobs und trägt gleichzeitig zur dringend notwendigen Mobilitätswende bei, damit die europäischen Klimaziele erreicht werden können.

Lukas Oberndorfer

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



© c. Stadler | Bwag

Wiener Abfallwirtschaftsplan: Aus Erfolgen lernen

Konfliktvermeidung Mit dem neuen Abfallwirtschaftsplan 2025–2030 setzt die Stadt Wien ihre Tradition der partizipativen Planung fort. Am „Runden Tisch“ arbeiteten Behörden, Abfallwirtschaftsexpert:innen und Umweltschutzorganisationen gemeinsam an einem nachhaltigen Plan. Dieser kooperative Prozess spart Zeit und Geld, weil Konflikte so frühzeitig gelöst werden können. Auch der Widerstand gegen eine neue Müllverbrennungsanlage (MVA) Anfang der 2000er-Jahre wurde dank Runden Tisch überwunden und die MVA Pfaffenua rasch genehmigt. Aktuell zeigt sich der Erfolg auch daran, dass im Begutachtungsverfahren zum Abfallwirtschaftsplan 2025–2030 nur wenige Stellungnahmen eingelangt sind, die nicht bereits vorab behandelt wurden. Angesichts des Potenzials zur Konfliktvermeidung sollten Entscheidungsträger:innen dieses Modell auch für besonders konfliktbeladene Bereiche wie Infrastruktur oder den Ausbau erneuerbarer Energien nutzen. **LW**

Kosten und Wirksamkeit einzelner Klimaschutzmaßnahmen

Steuergelder Der Fiskalrat ist ein weisungsfrei agierendes Gremium zur Überwachung der heimischen Budgetpolitik und der Staatsverschuldung. In seinem Auftrag wurde nun eine Studie erstellt, die Kosten und Nutzen unterschiedlicher Klimaschutzmaßnahmen beleuchtet. Im Fall des Heizkesseltauschs übersteigen die entstehenden Energieeinsparungen über die Lebensdauer der neuen Heizung die Investitionskosten. Eine Förderung mit Steuergeld wäre daher theoretisch gar nicht notwendig. Auch die thermische Sanierung von Gebäuden bringt hohe CO₂-Ein-

sparungen bei niedrigen Kosten. Durchwachsen sind die Ergebnisse bei der Mobilität: Während die Förderung von E-Autos und die Elektrifizierung von Regionalbahnen relativ kostengünstig sind, wird der Klimaschutz bei großen Eisenbahn-Tunnelprojekten und beim Klimaticket recht teuer erkaufte. Der Fiskalrat weist darauf hin, dass Tempo 100 auf Autobahnen hingegen eine sehr wirksame und billige Maßnahme wäre. **HH**



„Die Bahnindustrie sorgt aufgrund öffentlicher Investitionen und einer starken gewerkschaftlichen Organisation auch in schwierigen Zeiten für sichere und gute Arbeitsplätze und spielt eine entscheidende Rolle in der Mobilitätswende.“

**AK Präsidentin
Renate Anderl**

© Sebastian Philipp | BAK

Schlechte Luft und Lärm: EU-Bericht zeigt Handlungsbedarf

Vorsorge Luftverschmutzung und Lärmbelastung gefährden die Gesundheit von Millionen Menschen in Europas Städten. Ein aktueller Bericht des Europäischen Rechnungshofes zeigt, dass viele Städte Schwierigkeiten haben, wirksame Maßnahmen umzusetzen. Hauptprobleme sind mangelnde Koordinierung, Zweifel an der Wirksamkeit und Widerstand in der Bevölkerung. Insbesondere Umweltzonen und verkehrsberuhigte Bereiche stoßen häufig auf Ablehnung. Trotz Fortschritten bei der Luftqualität überschreiten zehn EU-Mitgliedstaaten weiterhin die Grenzwerte für Stickstoffdioxid. Zudem bleibt die Lärmbekämpfung ein vernachlässigtes Thema – oft fehlen hier belastbare Daten. Österreich erfüllt zwar laut Rechnungshof die EU-Berichtspflichten, für eine effektive Lärmminderungs- und Vorsorgepolitik, etwa durch Verkehrsberuhigung und Tempolimits, ist aber noch Luft nach oben. **LW**



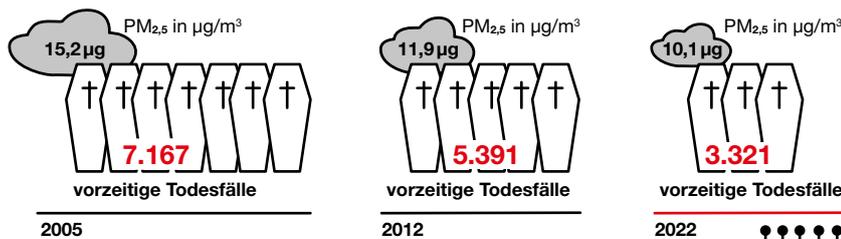
© Nicolas Mahler

Der Lobautunnel landet vor dem Europäischen Gerichtshof



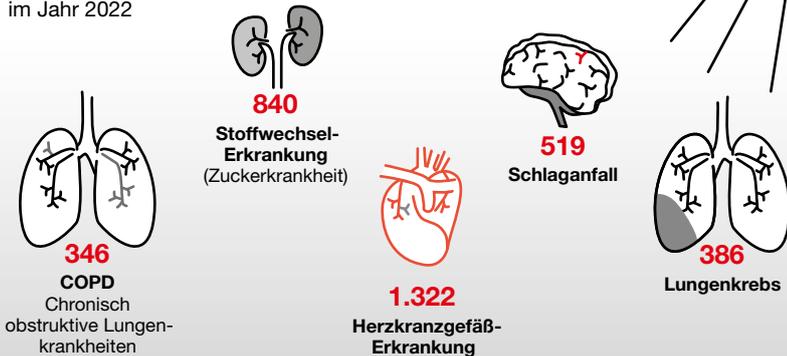
Gerichtsbeschluss Im laufenden Verfahren zum S1-Lobautunnel hat das Bundesverwaltungsgericht im Frühjahr 2025 eine Vorabentscheidung beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) beantragt. Es soll geklärt werden, ob die Änderung des Projekts im Bundesstraßengesetz 2006 gegen EU-Recht verstößt, weil keine Strategische Umweltprüfung (SUP) erfolgte. Der EuGH entschied im Jahr 2020, dass eine Genehmigung nicht bestehen bleiben kann, wenn sie ohne die erforderliche SUP erteilt wurde. Da EuGH-Entscheidungen meist bis zu zwei Jahre dauern, bleibt das Projekt vorerst weiter blockiert. Sollte ein

Verstoß festgestellt werden, wäre die S1 rechtlich nicht im Bundesstraßengesetz verankert, zumindest bis eine SUP nachgeholt wird. Hintergrund des langjährigen Konflikts ist das Fehlen einer formalisierten Abstimmung zwischen Bund und Ländern sowie eine unzureichende Einbindung der Öffentlichkeit in die Infrastrukturplanung. Hoffnung gibt das neue Regierungsprogramm, das eine verbindliche Koordination und die Harmonisierung der Standards für eine effektive Öffentlichkeitseinbindung vorsieht. Eine rasche Umsetzung wäre wichtig, um zukünftige Infrastrukturvorhaben reibungsloser umsetzen zu können. **LW**



Vorzeitige Todesfälle aufgrund von PM_{2,5}-Belastung in Österreich 2005 bis 2022

Verteilung der 3.321 PM_{2,5}-bedingten Todesfälle auf Krankheiten im Jahr 2022



Quelle: European Environment Agency: Premature deaths attributable to exposure to fine particulate matter (PM_{2,5}), Datenbank Burden of disease of air pollution (Countries & NUTS EU), 2024

Luftverschmutzung: Warum wird diese tödliche Gefahr weiterhin unterschätzt?

Gesundheit Die Luftverschmutzung ist die größte umweltbedingte Gefahr für unsere Gesundheit. Trotzdem wird dieses Risiko in der Öffentlichkeit und in der Politik verzerrt wahrgenommen. Auch das neue Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung geht nicht darauf ein.

Feinstaub ist besonders gefährlich. Aufgrund ihrer geringen Größe können Partikel in die inneren Organe des Menschen eindringen und sich dort ablagern. Die gesundheitsschädigende Wirkung beim einzelnen Menschen ist medizinisch schwer nachweisbar. Durch statistische Auswertungen lassen sich jedoch Erkrankungen und Todesfälle nachweisen, wenn Menschen über einen längeren Zeitraum einer Feinstaubbelastung ausgesetzt sind, die über dem Richtwert der Weltgesundheits-

organisation (WHO) von 5 Mikrogramm PM_{2,5} (=Partikel, kleiner als 2,5 Mikrometer) pro Kubikmeter Luft liegt.

Die Europäische Umweltagentur (EEA) weist hier für Österreich 3.321 vorzeitige Todesfälle aus. Feinstaub manifestiert sich hier in Form von verkalkten Herzkrankgefäßen, die zum Herzinfarkt führen können, oder in Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes. Österreich hat zwar Fortschritte erzielt, dennoch muss die durchschnittliche Belastung mit PM_{2,5} noch halbiert werden, um ein signifikantes Gesundheitsrisiko auszuschließen. An vielen Messstellen in Österreich liegen die Werte noch deutlich über 10 Mikrogramm. Angaben sind statistische Mittelwerte, weil die Krankheiten nicht ganz eindeutig zugeordnet werden können: Viele Lungenerkrankte sind auch am Herzen erkrankt. **FG**



© Vincent Zaijinge | Unsplash

Weniger gesetzlicher Schutz für Wölfe

Artenschutz Der Schutzstatus des Wolfes wurde im europäischen Artenschutzabkommen (Berner Konvention) von „streng geschützt“ auf „geschützt“ herabgestuft. Dies hat zur Folge, dass für Wölfe kein grundsätzliches Abschussverbot mehr gilt, sondern nur noch allgemein ein „guter Erhaltungszustand“ hergestellt oder bewahrt werden muss. Für diese Änderung hatte sich unter anderem der österreichische Landwirtschaftsminister seit zwei Jahren starkgemacht. Das Ökobüro fürchtet, dass damit ein Präzedenzfall geschaffen wird und der Schutzstatus weiterer streng geschützter Arten in Frage gestellt wird. Die EU hatte diese Änderung der Berner Konvention im Dezember vorgeschlagen. Bei dieser Konvention handelt es sich um ein Abkommen des Europarates, das von 51 europäischen Staaten ratifiziert wurde. Da nur Monaco, Tschechien und Großbritannien gegen die Verringerung des Schutzes stimmten und damit das nötige Drittel an Gegenstimmen nicht erreicht wurde, trat die Änderung Anfang März in Kraft. Unmittelbar darauf legte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Änderung der EU-Artenschutz-Richtlinie (FFH-Richtlinie) vor, mit dem diese Herabstufung auch in EU-Recht gegossen wird. **CS**

© Remy Gieling | Unsplash



Studie
Download:

<https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC17452971/>



Die Globalisierung der Wirtschaftskreisläufe ermöglicht Unternehmen auf der ganzen Welt eine flexible „Just-in-time“-Produktion, niedrige Kosten korrespondieren hier regelmäßig mit niedrigeren Arbeitsschutz- und Umweltstandards.

Lieferkettengesetz, bitte warten

Mindeststandards Jahrelang wurde auf EU-Ebene um ein Lieferkettengesetz gerungen. Nun, wenige Monate nach der historischen Einigung über das EU-Lieferkettengesetz, soll es im Zuge einer neuen EU-Verordnung (Omnibus) erheblich verwässert werden. Unter dem Deckmantel der Entbürokratisierung sollen Unternehmen weiterhin bei Kinderarbeit und Verstößen gegen Umweltgesetze wegschauen und sich so aus ihrer Verantwortung stehlen können. Künftig soll das Gesetz nur noch für direkte Zulieferer gelten und nicht mehr für die gesamte Lieferkette. Auch die ursprünglich vorgesehene Möglichkeit für Geschädigte, Schadenersatz einzufordern, wurde gestrichen. Ohne Kontrolle, Haftung und klare Regeln ist das Lieferkettengesetz aber wirkungslos. Diese geplante Verwässerung ist ein Hohn für die Opfer von unmenschlichen Arbeitsbedingungen, die nun keine rechtliche Handhabe mehr haben. Kein guter Start der neuen EU-Kommission in Fragen Menschenrechte und Umweltschutz! Arbeiterkammer, Gewerkschaften und die Zivilgesellschaft fordern: Das Lieferkettengesetz muss um- und nicht ausgesetzt werden. Eine neue AK-Studie zeigt auf, wie Audits und Zertifizierungen ausgestaltet sein müssen, um die Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltschutzstandards in globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten effektiv und effizient zu unterstützen. **SI**

Kommentar

Plädoyer für einen ausgebauten Sozialstaat



Von Hans-Jürgen Urban

Rente, Gesundheit, Wohnen – sozialstaatliche Themen genießen in Bundestagswahlkämpfen traditionell hohe Aufmerksamkeit. Gut so, könnte man meinen, dass alte sozialstaatliche Baustellen und neue Reformbedarfe im Zuge der ökologischen Transformation unübersehbar sind. Doch Vorsicht. Die meisten Parteien präsentierten Wahlaussagen, die sich zwischen mutlosem Strukturkonservatismus und neoliberalen Abbauphantasien bewegen. So wurde der

„Der kommenden deutschen Bundesregierung Reformen in Richtung Bürger- und Erwerbstätigenversicherung aufzuerlegen, wäre eine Arbeitspflicht, über die geredet werden sollte.“

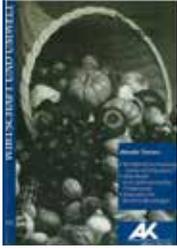
Verbleib von erwerbsfähigen Personen im Bürgergeld zum Popanz aufgeblasen. Die Forderung nach einer strengeren Arbeitspflicht folgte auf dem Fuß. Doch abgesehen davon, dass sich Sanktionen wegen abgelehnter Arbeitsangebote im Promillebereich bewegen, greift insgesamt der verengte Blick auf die Kosten des Sozialstaats zu kurz. Der Sozialstaat ist kein Kostgänger der Wirtschaft, sondern ein Stabilisator von Gesellschaft und Demokratie. Er bietet Schutz in sozialen Risikolagen und wirkt gesellschaftlicher Spaltung entgegen. Umbau ist angesagt, aber nicht als Ab-, sondern als Ausbau sozialer Sicherheit und Infrastrukturen. Der Ausbau der Renten-, Gesundheits- und Alterssicherung zu umfassenden Bürger- und Erwerbstätigenversicherungen weist den richtigen Weg. Solche Reformen der kommenden Regierung aufzuerlegen, wäre einmal eine Arbeitspflicht, über die sich reden ließe.

Hans-Jürgen Urban

ist geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall und Honorarprofessor für Soziologie an der Universität Jena.

Neuerscheinung „Gute Arbeit gegen Rechts“ (s. S. 33)

WUM-Zeitreise



Vor 30 Jahren

Lebensmittel „Essen wir uns zu Tode? Kein Tag vergeht, ohne daß der Konsument mit neuen Schreckensmeldungen über Schadstoffe, Rückstände von Schädlingsbekämpfungsmitteln oder Zusatzstoffe in Lebensmitteln konfrontiert wird. Zahlreiche Skandale im Zusammenhang mit der Verwendung verbotener Hormone in der Tierproduktion, aber auch die zunehmende Industrialisierung der Lebensmittelproduktion mit ihren Möglichkeiten des ‚Food design‘ verunsichern den Käufer.“



Vor 15 Jahren

Green Jobs „Wenn man ‚Green Jobs‘ ernsthaft definiert, also Atomkraft, Autoindustrie und Intensivlandwirtschaft einmal nicht dazu zählt, sind viele Umweltjobs leider von schlechter Qualität. Oft sind sie zudem schlecht bezahlt und gesundheitsgefährdend. Kein Wunder, haben die meisten dieser Jobs damit zu tun, den Dreck, den wir alle machen, wegzuräumen und aufzubereiten. Aber auch modernere Umweltjobs, etwa bei den erneuerbaren Energien, sind oft schlecht sozial abgesichert.“



„Die Europäische Union muss nun Geschlossenheit und Handlungsfähigkeit zeigen“

Österreich hat eine neue Regierung. Helene Schubert, die Bundesgeschäftsführerin und Chefökonomin des ÖGB, bietet der Wirtschaft & Umwelt eine Einschätzung, worauf es jetzt angesichts der aktuellen Herausforderungen auf nationaler und europäischer Ebene ankommt.

Österreich befindet sich in der längsten Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg, auch die Arbeitslosigkeit ist zuletzt gestiegen. Die neue österreichische Bundesregierung will jetzt gegensteuern. Wie geeignet sind ihre Maßnahmen?

Die beschlossenen Maßnahmen sind ein erster Schritt in die richtige Richtung. Trotz geplanter Budgetkonsolidierung ist es nämlich auch gelungen, Offensivmaßnahmen für Standort und Beschäftigung im Regierungsprogramm zu verankern. So ist etwa geplant, die Genehmigungsverfahren für den dringend notwendigen Ausbau der Energienetze zu beschleunigen. Impulse zum Vorziehen von Investitionen zur Konjunkturbelebung 2025 sind ebenfalls eine notwendige Maßnahme, um die Konjunktur anzukurbeln. Zusätzlich soll es ein Standortpaket für Innovation, Internationalisierung und Fachkräfte geben, konkretere Details zur Ausgestaltung

Helene Schubert ist Mitglied des Fiskalrates der Republik Österreich und gehört weiteren Aufsichts- und Verwaltungsräten an. Vor ihrer Tätigkeit beim ÖGB fungierte sie als Leiterin der Auslandsanalyseabteilung bei der Österreichischen Nationalbank.

sollen bald folgen. Dass das Standortpaket absolute Priorität hat, ist ein wichtiges Signal für Wirtschaft und Beschäftigte. Positiv ist auch, dass es letztlich gelungen ist, bei der Budgetsanierung die „breiten Schultern“ zu beteiligen.

Was müsste über den Maßnahmenkatalog der Regierung hinaus geschehen?

Der ÖGB hat bereits vor über einem Jahr zahlreiche Vorschläge zur Belebung der Konjunktur gemacht. Im 10-Punkte-Plan für Standort und Beschäftigung fordert der ÖGB beispielsweise eine Bank, die günstige Kredite für den Wohnbau vergibt, um so leistbares Wohnen zu gewährleisten. Weitere Maßnahmen sind notwendig, um erneuerbare Energien und den öffentlichen Verkehr auszubauen. Der akute Personalmangel im Gesundheits- und Pflegesektor erfordert dringend Investitionen in bessere Arbeitsbedingungen und eine faire Bezahlung. Aber auch mehr finanzielle Mittel für Gemeinden werden notwendig sein, um Investitionen in Schulen, Kinderbildungsplätze und Pflegeeinrichtungen durchführen zu können.

Vielen Menschen bereitet aktuell die internationale Entwicklung große Sorgen. Die Regierung Trump bringt die Weltkonjunktur in Gefahr und es scheint, als würde nun die frühere, auf Regeln basierende, Welthandelsordnung außer Kraft gesetzt. Wie darauf reagieren?

Eine Eskalation soll unbedingt vermieden werden. Die Europäische Union muss nun Geschlossenheit

und Handlungsfähigkeit zeigen. In Verhandlungen mit den USA dürfen jedoch regulatorische Standards nicht aufgeweicht oder neue, problematische Abhängigkeiten geschaffen

werden. Gleichzeitig muss durch eine aktive Industriepolitik mit gezielten Investitionen der Binnenmarkt gestärkt und Abhängigkeiten reduziert werden. Dies sollte im Rahmen einer sozialen und ökologischen Transformation geschehen, um nachhaltige Wirtschaftsstrukturen zu fördern. Allerdings stellen die derzeitigen Fiskalregeln ein erhebliches Hindernis dar, das überwunden werden muss, um die notwendigen Investitionen zu ermöglichen. Eine Reform dieser Regeln ist daher essenziell.

„Die ökologische und soziale Transformation ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Es geht dabei auch darum, wichtige Investitionen jetzt zu tätigen, um eine gute Zukunft für die nächsten Generationen zu sichern.“

Der Europäische Gewerkschaftsbund betont, dass die strengen Fiskalregeln nicht nur für die Rüstung gelockert werden sollten, sondern auch Geld für Investitionen in anderen Industriezweigen frei gemacht werden muss. Was fordert der ÖGB für Österreich?

Die seit letztem Jahr geltenden neuen Fiskalregeln zwingen die europäischen Staaten in ein enges Korsett, aus dem es sich zu befreien gilt. Aus Sicht des ÖGB braucht es dringend Änderungen bei den Fiskalregeln, beispielsweise die Einführung einer goldenen Investitionsregel für soziale und ökologische Investitionen in unser aller Zukunft, das heißt die Herausnahme von öffentlichen Investitionen (den „Zukunftsinvestitionen“) aus der Berechnung von Defiziten und Schulden.

Wird nicht gerade jetzt viel zusätzliches Geld für den ökologischen und sozialen Umbau benötigt?

Die ökologische und soziale Transformation ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Dafür sind hohe Investitionen notwendig, deshalb wäre die goldene Investitionsregel auch so wichtig. Es geht dabei nämlich auch darum, wichtige Investitionen jetzt zu tätigen, um eine gute Zukunft für die nächsten Generationen zu sichern.

Abseits der komplexen sicherheitspolitischen Fragen, profitiert Österreichs Rüstungsindustrie von der europäischen Aufrüstung überhaupt nennenswert, oder ist dieser Industriezweig für das Land ökonomisch nicht längst vernachlässigbar?

Die Erhöhung der Verteidigungsausgaben in der EU ist eine Reaktion auf die veränderte geopolitische Lage, unter anderem auf den Krieg in der Ukraine. Um den Frieden in Europa langfristig zu sichern, ist eine Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie sowie der strategischen Autonomie der EU leider alternativlos. Österreichs Rüstungsindustrie ist im europäischen Vergleich relativ klein, aber keineswegs ökonomisch vernachlässigbar. Im Bereich Sicherheits- und Verteidigungswirtschaft gibt es rund 10.000 direkt Beschäftigte und rund 20.000 indirekt Beschäftigte. In der Folge der zunehmenden europäischen Ausgaben für Sicherheit und Verteidigung ist die Nachfrage nach Hightech-Komponenten oder spezifischen Nischenprodukten gestiegen. **FJ**

Wir bauen um: Vorrang für die Eisenbahnindustrie!

Im Schatten der Autokrise blüht die Bahnindustrie auf. Die stille Heldin unserer Volkswirtschaft hat enormes Potenzial für gute Jobs und eine klimagerechte Zukunft. Mit welchem Plan wir das schaffen können, zeigt eine neue AK-Studie. Von HEINZ HÖGELSBERGER, LUKAS OBERNDORFER und ASTRID SCHÖGGL

Kurzgefasst

Um das Recht auf gute und nachhaltige Produktion für alle durchzusetzen, braucht es einen industriepolitischen Plan. Die heimische Bahnindustrie ist die stille Heldin unserer Volkswirtschaft – sie könnte die notwendigen Güter und die Infrastruktur für die Mobilitätswende produzieren und zum Export-Europameister in der Eisenbahnindustrie werden.

Auf dem Weg zu den Klimazielen ist die Bahnindustrie unsere Lokomotive.

Österreichs größtes Hindernis auf dem Weg zu den Klimazielen ist und bleibt der Verkehr. Doch auf das Auto wird nur verzichtet, wenn es eine Alternative gibt. Der öffentliche Verkehr braucht daher einen massiven Ausbau. Unzählige Kilometer an Schienen müssen produziert und verlegt, neue Züge entworfen und gebaut werden. Beides leistet die in Österreich stark vertretene Bahnindustrie. Sie ist unsere Lokomotive auf dem Weg zu den Klimazielen.

So soll in Österreich laut „Mobilitätsmasterplan 2030“ im Bahnverkehr das Transportvolumen von derzeit 14,5 Milliarden Personenkilometern auf 24 Milliarden im Jahr 2040 gesteigert werden. Der Schienengüterverkehr müsste sich im gleichen Zeitraum auf rund 36 Milliarden Tonnenkilometer verdoppeln. Um diese Ziele zu erreichen, sind ehrgeizige und langfristig gesicherte Investitionen sowohl in den Bahnstreckenausbau (festgehalten im „Zielnetz 2040“) als auch in das rollende Material notwendig.

Auch die Europäische Union will den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 Prozent steigern und bis 2050 verdoppeln. Noch rasanter soll der Hochgeschwindigkeitsverkehr wachsen, um eine Alternative zum Flugverkehr zu bieten: Verdoppelung bis 2030, Verdreifachung bis 2050. Das kostet Geld. Eine kürzlich veröffentlichte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass allein für den Ausbau des transnationalen Kernnetzes (TEN-T) bis 2030 rund 500 Milliarden Euro in die Infrastruktur investiert werden müssen. Darüber hinaus hat die Kommission selbst errechnet, dass EU-weit 46 Milliarden Euro für Schienenfahrzeuge anfallen – pro Jahr. Die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERMTS), das mehr Sicherheit und eine höhere Netzkapazität ermöglicht, erfordert bis 2050 weitere 190 Milliarden Euro. Ohne genaue Daten zu nennen, kündigte der neue EU-Verkehrskommissar Apóstolos Tzitzikóstas an, er werde mit „einem Plan zur Förderung des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs, der die Haupt- und Großstädte der EU verbindet“, beginnen. Damit will er die Menschen

Mithelfen, damit sich was dreht: Jobs in der Bahnindustrie sind nachhaltig und sorgen dafür, dass die klimaschützende Mobilitätswende Wirklichkeit werden kann.

und Unternehmen ermutigen, „auf den nachhaltigen Schienenverkehr umzusteigen“.

Plan ist ein gutes Stichwort. Denn für die Erreichung der genannten, ehrgeizigen EU-Verkehrsziele fehlt ein solcher noch. Während es sich bei der Ansiedelung strategisch wichtiger Technologien in Europa um „wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse“ handelt, fehlt ein vergleichbares politisches Kooperationsvorhaben zur Förderung und Skalierung der bereits erfolgreichen Schieneninfrastruktur- und Rollmaterialindustrie.

AK beauftragt Studie

Um das Potenzial der heimischen Bahnindustrie auszuloten, hat die AK eine umfassende Studie mit dem Arbeitstitel „Mobilitätswende produzieren“ bei der Johannes Kepler Universität in Auftrag gegeben. Darin werden Geschichte und Struktur der Bahnbranche analysiert und der volkswirtschaftliche Nutzen des Bahnausbaus mittels Input-Output-Analysen kalkuliert (siehe Beitrag S. 17). Die Wissenschaftler:innen führten für die Studie zahlreiche qualitative Interviews mit Manager:innen und Betriebsrät:innen, um deren Einschätzung der Lage sowie Strategien für die Zukunft zu erfragen. Ein Teilprojekt beschäftigt sich auch mit der Frage, ob der Kfz-Standort Steyr auch für die Produktion von Elektrobussen genutzt werden könnte.

Die neue Studie untersucht also die Produktionsbedingungen für den Ausbau gesellschaftlich nützlicher Verkehrsgüter. Die Stärke einer ganzheitlichen wirtschaftspolitischen Betrachtung der Mobilitätswende liegt darin zu zeigen: Die Autos werden nur dann stehen gelassen, wenn es eine Alternative gibt. Die muss auch wiederum hergestellt werden und das ist Arbeit. Deshalb geht es beim sozialen und ökologischen Umbau nicht um einen „naiven Anti-Industrialismus“. Der Umbau unseres Verkehrssystems erfordert enorm viel industrielle Produktion in den verschiedensten Bereichen. Die Bahnindustrie kann auf diesem Weg die Lokomotive sein.

Österreichs Industrie in der Krise

In den anhaltenden Debatten um die europäische Wettbewerbsfähigkeit werden Industriekrise und Klimakrise jedoch gegeneinander ausgespielt. Industrie- und Wirtschaftsvertreter schreiben in zahlreichen Presseaussendungen den österreichischen Produktionsstandort runter, um für kurzfristige Profitinteressen zu lobbyieren: Sie wollen weniger Vorgaben (Stichwort Lieferkettengesetz), weniger soziale Absicherung (Senkung der Sozialstaatsbeiträge), schlechtere Arbeitsbedingungen und weniger Steuerung durch die öffentliche Hand. Würde man diesen auf kurzfristige Profite ausgerichteten Forderungen nachkommen, würde man genau den Weg fortsetzen, der in die aktuelle Krise geführt hat.

Der frühere AK-Chefökonom und jetzige Finanzminister Markus Marterbauer zeigt auf, was die großen Krisentreiber waren: **Erstens** habe die Regierung zu wenig gegen die Teuerung, insbesondere bei den Energiepreisen, unternommen. **Zweitens** gebe es weltweit zu wenig Investitionen, insbesondere wegen fehlender Planbarkeit für Unternehmen. **Drittens** hätten österreichische Industriebetriebe ihre Profite zu großen Teilen an ihre Eigentümer:innen ausgeschüttet, statt sie in ihre Unternehmen zu reinvestieren.

Außerdem wird ausgeblendet, dass die häufiger werdenden Krisen auch ökologische Ursachen haben: So wurde die energiepreisgetriebene Teuerung ursprünglich durch die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen befeuert. Oder die Chipkrise, mit der die Debatte um strategische Unabhängigkeit von China bei Zukunftstechnologien hochkochte, wurde durch Extremwetterereignisse verschärft: Brände, Schneestürme und Dürren führten zu den Produktionsausfällen.

Auch die viel diskutierte Krise der Automobilindustrie ist zwischen Klimazielen und Wettbewerbsfähigkeit umkämpft. Gerade das öffentlich viel diskutierte Hin und Her beim Verbrenner-Aus steht symbolisch dafür, wie kurzsichtig von Industrie-Seite lobbyiert wird. Die Automotive-Krise betrifft ▶



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

© Markus Zahradnik



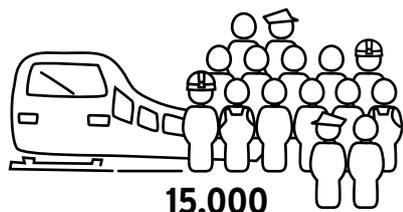
Lukas Oberndorfer ist Leiter der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien und arbeitet u. a. zu den Themen Eisenbahnpolitik und -industrie als Angelpunkt einer neuen Wirtschaftspolitik, sozial-ökologische Planung und Bündnisse zwischen Arbeiter:innen und Klimabewegung.

© Markus Zahradnik



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

© Erwin Schuh



15.000
hochqualifizierte Beschäftigte sind aktuell direkt
in Österreichs Bahnindustrie tätig.

auch die österreichische Zulieferindustrie. Allerdings wäre das vor zwei, drei Jahrzehnten noch stärker der Fall gewesen. Denn Österreich ist laut Marterbauer längst kein Autoland mehr, die Kfz-Erzeugung macht gerade noch sechs Prozent der industriellen Wertschöpfung aus.

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit entwickelt sich die heimische Bahnindustrie gegenläufig zu einem „Hidden Champion“. Österreich war im Jahr 2021 mit einem Volumen von 1,8 Milliarden Euro weltweit viertgrößter Exporteur von Gütern der Bahnindustrie. Zahlreiche Unternehmen sind Weltmarktführer in ihrem Bereich. Ihr Erfolgsrezept? Die 15.000 direkt in der Bahnindustrie Beschäftigten sind sehr qualifiziert und in hohem Maß gewerkschaftlich organisiert. Das schafft gute Arbeitsbedingungen. Durch öffentliche Investitionen in die Schiene kann die Bahnindustrie langfristig planen. Aufgrund ihrer Berufsstruktur ist sie eine der besten Ersatzbranchen für Beschäftigte der kriselnden Kfz-Zulieferindustrie. Wer einen zukunftsfähigen Ausweg aus der Industriekrise sucht, sollte sich daher die Bahnindustrie genauer ansehen.

Ein Plan für die Bahnindustrie

Die AK hat genau das getan und erkannt: Die heimische Bahnindustrie hat großes Potenzial, die für die europäische Mobilitätswende notwendigen Güter in der erforderlichen Stückzahl zu erzeugen und zahlreiche qualitativ hochwertige Industriearbeitsplätze zu schaffen. Anders formuliert: Die Bahnindustrie ist die stille Heldin unserer Volkswirtschaft! Österreich könnte die Bahnfabrik Europas werden, wenn die Politik den dafür nötigen Plan entwickelt und umsetzt.

Damit die skizzierten Chancen auch tatsächlich genutzt werden können, muss sich eine neue österreichische Regierung zu einer nachfrageseitigen Industriepolitik bekennen. Was meinen wir damit? Eine angebotsseitige Industriepolitik

erfolgt über Förderungen. Das geht aber immer mit der Gefahr einer Überförderung oder letztlich nicht erfolgreichen Förderung einher. Im Feld der Bahnindustrie kann österreichische Fertigung über eine höhere europäische Nachfrage und Kriterien für die öffentliche Beschaffung forciert werden. Deshalb sollte trotz angespannter Budgets auch hierzulande nicht beim Bahnausbau gespart werden. Kürzungen beim „Zielnetz 2040“ und bei den ÖBB-Rahmenplänen würden unsere gut aufgestellte Bahnindustrie schwächen. Sie braucht Planungssicherheit durch langfristige öffentliche Investitionen. Auch auf europäischer Ebene müssen die ehrgeizigen Verkehrsziele beibehalten und durch einen Umsetzungsplan ergänzt werden.

Außerdem verdient die Bahnindustrie eine Innovationsstrategie, in der Unternehmen, Universitäten, Verwaltung und Förderinstitutionen gut kooperieren. Diese darf jedoch nicht „von oben herab“ verordnet werden. Konkrete und regionale Konzepte sind nur dann erfolgreich, wenn sie gemeinsam mit der Belegschaft erarbeitet werden. Die vorhandene Schwarmintelligenz und das Know-how der Beschäftigten spielen bei Umstrukturierungen eine große Rolle. Nicht zuletzt könnte der Staat Instrumente der Übernahme oder Beteiligung nutzen, wenn gefährdete Betriebe zu Produzenten der Mobilitätswende umgerüstet werden können.

Es liegt im österreichischen Staatsinteresse, einen Plan für die Bahnindustrie zu schmieden und auf Schiene zu bringen.

Chancen für den sozialen und ökologischen Umbau

All dies kann die AK auf Basis der Studie der Johannes Kepler Universität für die Mobilitätswende konkretisieren. Es braucht ein Gesamtpaket gut abgestimmter Maßnahmen, das die Beschäftigten und ihr Recht auf gute und nachhaltige Mobilität in den Mittelpunkt stellt. Die Stärkung der Bahnindustrie bedeutet, den Ausbau klimafreundlicher Infrastrukturen für das gute Leben für alle auch produktionsseitig sicherzustellen. Damit setzt die AK den Verzichtsdebatten mit erhobenem Zeigefinger und dem Verteilungskampf von oben, der mit dem Schleier der „Wettbewerbsfähigkeit“ maskiert wird, etwas entgegen: eine Wirtschaftspolitik für die Vielen. □

Aktive Industriepolitik schafft gute Arbeitsplätze

Die Bahnindustrie ist eine tragende Säule der heimischen Wirtschaft und bietet Tausenden von Menschen gute und nachhaltige Arbeitsplätze. Mit einer aktiven Industriepolitik kann der Sektor zur dringend notwendigen Mobilitätswende beitragen. Von ALEXANDER EIGNER und SUSANNE HASLINGER



Alexander Eigner absolviert das Trainee-Programm der AK Wien und arbeitet zu industriepolitischen Fragen der Mobilitätswende.

© Frank Jödicke



Susanne Haslinger leitet die Grundlagenabteilung der Produktionsgewerkschaft (PRO-GE).

© Robert Wittek, PRO-GE

In der heimischen Bahnindustrie sind aktuell rund 15.000 Menschen direkt beschäftigt. Weitere 13.000 Arbeitsplätze sind indirekt an die Bahnindustrie gekoppelt. Neben klassischen Gütern wie Schienen, Zügen, Straßenbahnen oder Gleisbaumaschinen werden in Österreich weitere wichtige Komponenten wie etwa elektromechanische Antriebe, Bremsen, Signal- und Sensortechnik, Innenausstattungen oder Softwarelösungen produziert. Darüber hinaus gibt es Bauunternehmen, die sich auf die Bahninfrastruktur, wie Gleisunterbau, Fahrleitungen, Tunnel, Brücken oder Bahnhöfe, spezialisiert haben. Die österreichische Bahnindustrie ist somit breit und gut aufgestellt. Die Beschäftigten sind hoch qualifiziert und der Sektor ist technologisch sehr fortschrittlich, in vielen Bereichen sogar anerkannter Weltmarktführer. Mit dem ÖBB-Zielnetz 2040 verfügt Österreich über eine langfristige Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Die Umsetzung des Zielnetzes wird regelmäßig im ÖBB-Rahmenplan festgelegt. Damit kann die österreichische Bahnindustrie langfristig planen, sofern der politische Wille zur Umsetzung vorhanden ist.

Die Folgen einer fehlenden Industriestrategie

Viele Sektoren der österreichischen Industrie befinden sich seit drei Jahren in einer Rezession. Die wirtschaftliche Lage ist in weiten Teilen Europas angespannt. Die Entwicklungen der letzten Jahre sind aber nicht nur auf die hohen Energiepreise zurückzuführen. Schlechte Managemententscheidungen, hohe Gewinnausschüttungen und das Fehlen einer industriepolitischen Strategie auf politischer Ebene haben die Krise wesentlich verstärkt. Das müssen nun in erster Linie die Arbeitnehmer:innen ausbaden, die in vielen Fällen um ihre Löhne und Arbeitsplätze fürchten müssen.

So gab es im vergangenen Jahr leider immer wieder Meldungen über Kündigungen, Lohnkürzungen oder Werksschließungen. Kurz vor Weihnachten 2024 etwa die Insolvenz des Motorradherstellers KTM im oberösterreichischen Mattighofen, von der 3.600 Beschäftigte betroffen sind. Im niederösterreichischen Berndorf wird das Werk des Autozulieferers Schaeffler mit 450 Mitarbeiter:innen geschlossen. Die Krise der Autoindustrie zeigte sich auch beim deutschen Platzhirschen Volkswagen, wo es Ende des Jahres 2024 zu groß angelegten Arbeitskämpfen kam. Die Beschäftigten wehrten sich gegen die massiven Sparpläne des Managements. Durch schlechtes Management, die verschlafene Mobilitätswende und den Fokus auf teure SUVs sollten schwerwiegende Einsparungen bei den Beschäftigten durchgesetzt und deutsche Werke geschlossen werden. Die IG Metall und der Betriebsrat konnten einen völligen Kahlschlag zwar abwenden, mussten aber Zugeständnisse machen. Und das, obwohl Volkswagen weiterhin Milliarden Gewinne schrieb und hohe Dividenden ausschüttete.

Vom Straucheln der deutschen Autoindustrie ist auch der österreichische Automotive-Sektor betroffen. Hier werden in erster Linie Kompo- ▶



Zielnetz 2040

ist eine langfristige strategische Planung für den Ausbau des österreichischen Schienennetzes, die von Expert:innen der ÖBB und dem Bundesministerium für Klimaschutz ausgearbeitet wurde und sich am Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich orientiert.

nenen gefertigt, die an ausländische Autokonzerne zugeliefert werden. Rund ein Viertel der Produktion ist zudem Verbrennertechnologien zuzurechnen. Es sind somit Produkte mit Ablaufdatum und hoher Abhängigkeit von ausländischen Konzernen. Es fehlt eine aktive und planende Industriepolitik, die den Umstieg auf nachhaltige Produkte fördert, Wertschöpfung hierzulande generiert und den Arbeiter:innen der Industrie eine langfristige Perspektive mit guten Arbeitsplätzen sichert.

Fachkräfte aus der Bahnindustrie

Trotz der aktuellen Industriekrise herrscht schon seit Jahren ein enormer Fachkräftebedarf. Einerseits suchen viele Unternehmen händeringend nach gut ausgebildetem Personal, andererseits sind immer weniger Betriebe bereit, selbst Lehrlinge auszubilden. In vielen Betrieben der Bahnindustrie wird hingegen dem Fachkräftebedarf mit einer modernen Lehrlingsausbildung begegnet. Bei Siemens wurden im letzten Jahr über 100 Lehrlinge eingestellt, die meisten davon werden bei Siemens Mobility Austria an den Schienenfahrzeugen der Zukunft arbeiten. Die ÖBB suchen heuer wieder über 600 Lehrlinge, die in 26 verschiedenen Lehrberufen in ganz Österreich ausgebildet werden. Mit über 2.000 Lehrlingen gehören die ÖBB zu den größten und beliebtesten Ausbildungsbetrieben Österreichs.

Auch auf akademischer Ebene gibt es in Österreich Angebote, die speziell auf die Bahnindustrie ausgerichtet sind. Die FH Sankt Pölten bietet ab Herbst 2025 den neuen Bachelor-Studiengang „Schienenfahrzeugtechnologie“ an, der die schon bestehenden Studiengänge „Bahntechnologie und Mobilität“ und „Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen“ ergänzt. Diese Spezialisierung auf Schienenfahrzeuge ist einzigartig im deutschsprachigen Raum. Der Bahnindustrie gelingt es auf verschiedenen Ebenen, Fachkräfte auszubilden und langfristig gute Arbeitsplätze zu schaffen.

Wie kann ein „Steyr 2.0“ verhindert werden?

Was mit einst „großen österreichischen Industrien, die vielen Tausenden Menschen gute Arbeitsplätze gesichert haben, passieren kann, lässt sich gut am Beispiel von Steyr zeigen. Die frühere

Steyr-Daimler-Puch AG war einst ein bedeutender Leitkonzern und als Teil der verstaatlichten Industrie einer der größten Arbeitgeber Österreichs. Die Privatisierungswelle der 1980er-Jahre führte zu einer Zerstückelung, bei der sich große Konzerne (BMW, MAN, Magna) Teile des Unternehmens zu äußerst niedrigen Kaufpreisen sicherten.

Im Jahr 2020 stand das Werk in Steyr plötzlich wieder im Fokus: Die Lkw-Produktion von MAN am Standort Steyr sei zu teuer – in Polen oder der Türkei könnten Lkw wesentlich billiger hergestellt werden, hieß es damals aus der Konzernleitung. 2.300 Beschäftigte standen vor dem Verlust ihres Arbeitsplatzes, noch einmal so viele wären als Beschäftigte der Zulieferindustrie von der Schließung betroffen. Obwohl die Auftragsbücher voll waren und hohe Dividenden an Aktionär:innen ausgeschüttet wurden, blickte die Belegschaft in eine ungewisse Zukunft. Bei einem Warnstreik im Oktober 2020 brachten rund 4.000 Menschen in Steyr ihren Unmut über die Konzernführung zum Ausdruck. Schon damals wurden politische Maßnahmen gefordert, um die Entwicklung von Zukunftstechnologien zu begleiten, den Standort zu erhalten und Arbeitsplätze nachhaltig zu sichern.

Es folgte ein Angebot des Industriellen Sigi Wolf. Er sprach davon, dass ohne seine Übernahme ein „Detroit in Österreich“ drohe. Von einer Rettung der Arbeitsplätze konnte allerdings keine Rede sein, denn sein Angebot sah Hunderte Kündigungen sowie Lohn- und Gehaltskürzungen vor. In einer Urabstimmung der Belegschaft sprachen sich knapp 64 Prozent gegen die Übernahme des Investors aus. Doch Wolf legte ein zweites Angebot nach: „nur“ 500 Kündigungen, Lohn- und Gehaltskürzungen blieben aufrecht – und er erhielt den Zuschlag. Die Produktion sollte jetzt in Richtung Elektro-Lkws umgestellt werden. Ein bitterer Beigeschmack bleibt. Konzerne, die trotz hoher Gewinne auf noch mehr kurzfristige Dividenden drängen, erhöhen den Druck auf die Beschäftigten. Unter Androhung des Arbeitsplatzverlustes werden schlechtere Bedingungen aufgezwungen und die Mitbestimmung der Belegschaft ist dem Management offenkundig wenig wert. Die Politik schaute dem Ausverkauf bestenfalls zu, statt ihm entgegenzuwirken.



© voestalpine Railway Systems

ÖBB Rahmenplan 2024 - 2029

enthält 21,1 Milliarden Euro an Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur, neben der Darstellung und Finanzierung der geplanten, neuen Projekte sind im Rahmenplan auch die Ausgaben für die Instandhaltung des Schienennetzes angeführt.



Bei voestalpine Railway Systems in Zeltweg wird zusammengesetzt, was den ökologischen und sozialen Umbau in Österreich auf Schiene bringt.

Konversion: Neue Wege für Österreichs Industrie

Können genau diese Disruptionen nun neue Wege nach vorne eröffnen? Zu einer Konversion der Industrie in Österreich? Dazu bedarf es mehr als eines neuen Investors. Die Idee eines Green Mobility Hubs in Steyr stand wiederholt im Raum, doch seine Proponent:innen kämpften stets auf verlorenem Posten. Es fehlte an politischer Vorstellungskraft, wie die Industrie zum Wohle aller gestaltet werden kann. Wie sie zur Stärkung des Standortes Österreich, zur Sicherung der regionalen Infrastruktur, für Jobchancen und Wertschöpfung genutzt werden kann und soll.

Aus Sicht der Arbeitnehmer:innen ist klar: Eine Transformation bestimmter Wirtschaftsbereiche, allen voran der Automobilindustrie, ist unumgänglich und bereits in vollem Gange. Dies zu leugnen und ohne nachhaltige Zukunftsideen den letzten Tropfen Profit aus veralteten und klimaschädlichen Technologien herauspressen zu wollen, ist kurzfristig und wird insbesondere für die Beschäftigten viele nachteilige Folgen haben. Nach dem Motto „Wir wollen den Wandel mitgestalten, nicht seine Folgen verwalten“ sind drei Forderungen zentral, um in den aktuellen Transformationsprozessen niemanden zurückzulassen: erstens eine Qualifizierungsoffensive, die Perspektiven schafft und Lebensstandards sichert; zweitens eine verstärkte Forcierung regionaler Wertschöpfungs-

ketten (aufbauend auf dem „Made-in-Europe-Bonus“); und drittens ausreichend arbeitsmarktpolitische Mittel, um die Transformationen in den Betrieben abseits der Dekarbonisierung, wie etwa die zunehmende Digitalisierung, zu unterstützen. Derartige Prozesse lassen sich nur demokratisch verwirklichen: von der Einbeziehung des Betriebsrates über regionale, kommunale Akteur:innen bis hin zur Bundespolitik.

Österreich als Land der Mobilitätswende-Industrie

Die österreichische Bahnindustrie ist ein Zukunftssektor und bietet eine große Chance für die nachhaltige Mobilitätswende. Das benötigte Know-how ist ebenso vorhanden wie die Produktionsstätten. Österreich kann hier Vorreiter sein und zum Zentrum für die Technologien der Mobilitätswende werden. Es gilt daher, sowohl die österreichischen Verkehrsziele aus dem ÖBB-Zielnetz 2040 umzusetzen als auch auf europäischer Ebene für ein Bekenntnis zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzutreten. Die Beschäftigten der Bahnindustrie können sehr viel leisten, aber es braucht politischen Willen, sie dabei zu unterstützen. Mit einer gut abgestimmten Industrie-, Verkehrs-, Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik kann dieser Sektor weiter wachsen und vielen Beschäftigten der Industrie langfristige und gute Arbeitsplätze sichern. □

Kurzgefasst

Die wirtschaftliche Situation in Österreich ist angespannt, viele Industriebereiche kriseln. Eine gut abgestimmte Politik kann die Industrie stabilisieren und Arbeitsplätze sichern. Die Bahnindustrie bietet hier einen wichtigen Zukunftssektor mit weltweiter Nachfrage und nachhaltigen Jobs. Durch gezielte Förderung kann sie zur Mobilitätswende beitragen. Dafür sind aktive Industriepolitik und politischer Wille entscheidend.

„Zentral ist, dass die Bahninfrastruktur weiter nachhaltig ausgebaut wird“

In wirtschaftlich und weltpolitisch schwierigen Zeiten hilft der Blick auf die eigenen Stärken. Österreichs Bahnindustrie könnte bei entsprechender Förderung einen wichtigen Beitrag zur Klimawende leisten. Gabriel Felbermayr im Gespräch.

Wir erleben gerade, dass eine regelbasierte Ordnung weltweit zunehmend unter Druck gerät. Was bedeutet „Freihandel“ im Jahr 2025?

Freihandel ist ein theoretisches Konzept. Empirisch hat es „freien“ Welthandel nie gegeben. Fast alle Länder haben Importzölle oder Regulierungen, die ausländische Anbieter diskriminieren. Bis etwa 2010 gab es zahlreiche Anstrengungen, solche Barrieren abzubauen. Seither werden sie eher wieder aufgebaut. Und ganz massiv in den ersten Monaten des Jahres 2025 – fast ausschließlich ausgehend von den USA.

Die österreichische Industrie steckt seit Anfang 2023 in einer tiefen Rezession. Eine Ausnahme scheint die Bahnindustrie zu sein. Teilen Sie diesen Befund?

Ja, diesen Befund teile ich. Es sind nie alle Industriezweige gleichzeitig in der Rezession oder im Boom. Die Bahnindustrie hat Vorteile, die andere Branchen nicht haben. Erstens wird weltweit in Bahninfrastruktur investiert, was die globale Nachfrage antreibt und gute Preise ermöglicht. Zweitens sind in Österreich tätige Unternehmen der Sparte sehr oft Technologieführer, ob bei Weichensystemen, Signaltechnik, Digitalisierung oder Gleisbaumaschinen. Drittens haben wir hier insgesamt auch ausreichend Masse. Dafür ist wichtig, dass auch Schienenfahrzeuge oder wesentliche Teile davon bei uns gebaut werden.

Was müsste in Österreich und auf EU-Ebene geschehen, um die Bahnindustrie weiter zu stärken?

Ganz zentral ist, dass die Bahninfrastruktur weiter nachhaltig ausgebaut wird. Dazu braucht es politische Unterstützung, damit die Unternehmen Kapazitäten halten und aufbauen. Die jüngste deutsche Entscheidung, massiv in Infrastruktur zu investieren, hilft hier sehr. Es wäre auch sehr gut, gerade für Österreich, wenn die EU im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen die finanziellen Mittel für grenzüberschreitende Projekte massiv aufstockt. Bisher sind diese Budgets grotesk unterdotiert.

Wie sehen Sie die Möglichkeiten, dass Beschäftigte von der Kfz- in die Bahnindustrie wechseln?

Ich sehe hier eine große Chance. Aber es braucht auch entsprechend Unterstützung. Daher ist es gut, dass die Mittel des Arbeitsmarktservice nun nicht, wie durchaus im Raum stand, gekürzt werden. Es braucht Angebote für Umschulungen, Requalifizierungen, und wir sollten auch darüber nachdenken, wie man regionale Mobilität unterstützen kann. Hier hilft, dass viele führende Bahntechnikunternehmen in Regionen angesiedelt sind, in denen auch Kfz-Technik hergestellt wird und es Ähnlichkeiten in den Aufgabenbereichen gibt. Bremssysteme für Züge und Bremsen für Lkw sind, bei allen Unterschieden, doch verwandt.

Wie sehen Sie die Kritik des Rechnungshofs an den Planungsdefiziten der Energiewende?

Ich schließe mich dem Rechnungshof an. Es ist positiv, dass die Politik nun die großen Gesetzespakete auf den



Gabriel Felbermayr ist Direktor des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO)

Weg bringen will, die für Planbarkeit notwendig sind. Zum Beispiel Novellen des Elektrizitätswirtschaftsgesetzes, des Erneuerbare-Ausbau-Gesetzes oder die rasche Umsetzung von Verfahrensbeschleunigungen gemäß EU-Vorgaben. Es sollte unbedingt an den Fahrplänen zur CO₂-Bepreisung festgehalten werden. Emissionen aus Wohnen und Verkehr sollten wie geplant in den europäischen Emissionshandel integriert werden. Hier ist wichtig, dass keine neue Unsicherheit aufkommt.

Zuletzt hat der Fiskalrat die relativ „teuren“ Klimaschutzmaßnahmen kritisiert und angesprochen, dass Tempolimits billig und sehr wirksam wären. Wie sehen Sie das Spannungsfeld zwischen Förderungen, Steuern und Ordnungspolitik?

In Zeiten sehr knapper Budgets stößt die Förderpolitik an ihre Grenzen. Subventionen sind aber auch insofern teuer, als sie ja letztlich mit Steuern finanziert werden müssen. Daher sollte man stärker über Ordnungspolitik nachdenken. Der wissenschaftliche Beirat im deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz schlägt zum Beispiel vor, Unternehmen, die in grüne Technologien investieren, nicht so sehr mit Beihilfen zu unterstützen, sondern stärker durch die Schaffung grüner Leitmärkte, also regulatorische Vorgaben. Es wird aber weiterhin auch Subventionen und Zuschüsse brauchen, vor allem zur Abfederung der Konsequenzen hoher CO₂-Preise. **FJ**

Österreich ist Bahnland

© Unsere Bahnen | Ramon Arpaie

Die gemeinsam von der Johannes Kepler Universität Linz und der Arbeiterkammer durchgeführten Studie „Mobilitätswende produzieren“ bietet wichtige Einblicke in den sozialen und ökologischen Umbau. Von LUKAS CSERJAN, JULIA EDER, ANNA HORNYKEWYCS und LAURA PORAK

Die Mobilitätswende, also der Umbau des Mobilitätssystems eines Landes, ist sicherlich ein komplexes gesellschaftliches Vorhaben. Sie bringt tiefgreifende Herausforderungen, aber auch weitreichende Möglichkeiten für alle Wirtschaftsbereiche mit sich. Dieser Umbau ist zunächst mit hohen Kosten verbunden und die Auswirkungen auf die Infrastruktur sind vielschichtig, aber die dadurch geschaffene nachhaltige Gesellschaft ist ein lohnendes Ziel.

Kurzgefasst

Die Studie „Mobilitätswende produzieren“ verbindet eine quantitative, wirtschaftspolitische Analyse der Input- und Output-Effekte des möglichen Investments in Bahninfrastruktur mit qualitativen Einblicken in die Bahnindustrie. So wird deutlich, wie mittels vorausschauender österreichischer und europäischer Politik der ökologische und soziale Umbau gelingen kann.

Weichenstellung für Österreich

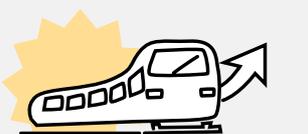
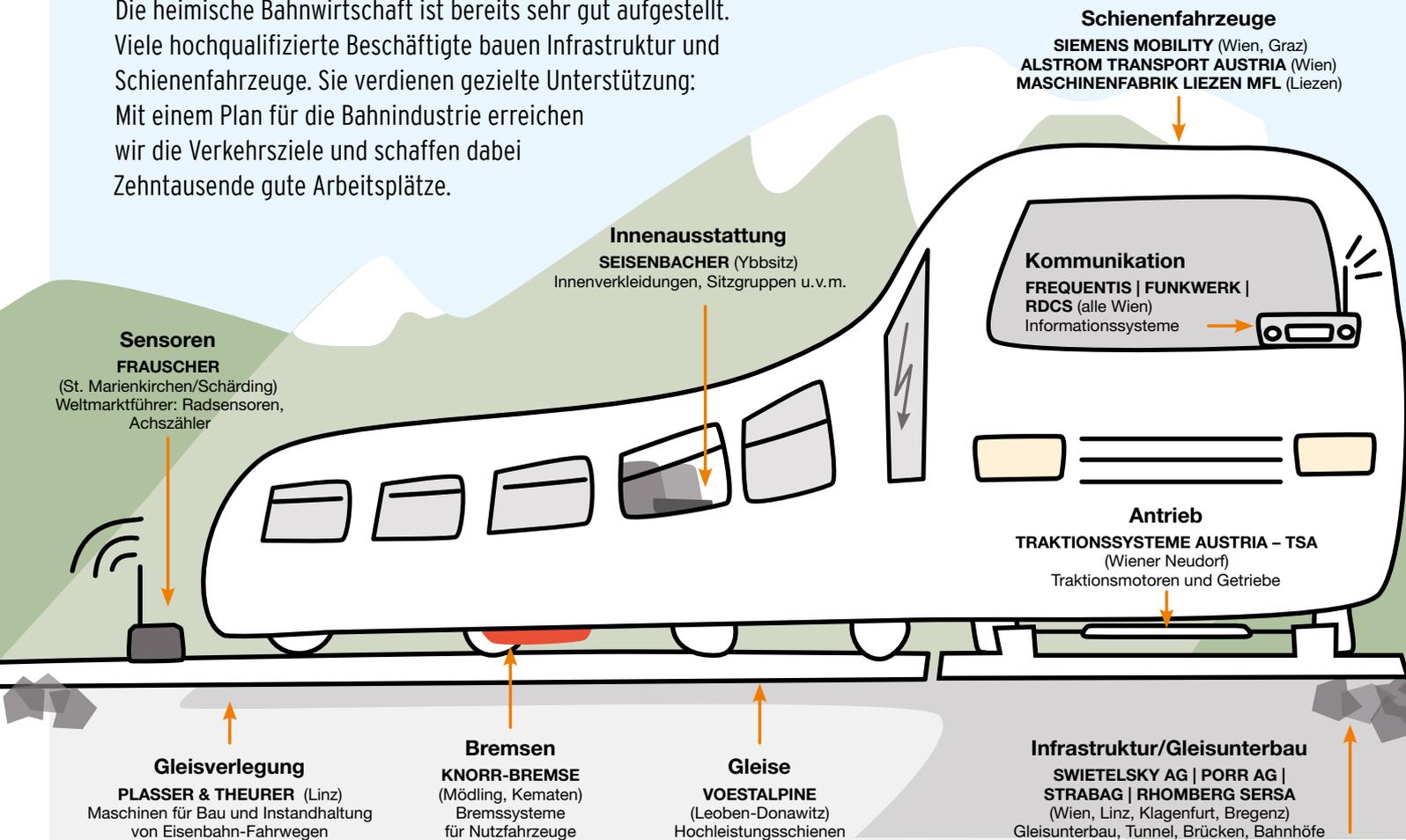
Der öffentliche Verkehr hat in Österreich eine lange Tradition. Die Eisenbahn spielt dabei eine Schlüsselrolle. Während der Habsburgermonarchie trug der Ausbau des Schienennetzes maßgeblich zur Industrialisierung und wirtschaftlichen Integration Österreichs bei. Auch in der Zwischenkriegszeit war das System Bahn ein zentraler Stabilitätsfaktor und das nicht nur als Infrastrukturprojekt: Die Exporte des österreichischen Schienenzuliefer-Sektors sind bis heute ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsstandorts Österreich.

Derzeit steht Österreich erneut vor einer entscheidenden Weichenstellung. Diesmal ist die Eisenbahn nicht Triebkraft der Industrialisierung oder des Wiederaufbaus, sondern der Dekarbonisierung. Der Verkehrssektor zählt zu den emissionsintensivsten Bereichen der österreichischen Wirtschaft. Während andere Sektoren seit den 1990er-Jahren Emissionsreduktionen verzeichneten, sind die CO₂-Emissionen im Verkehr weiter gestiegen.

Die Bahn ist dagegen äußerst umweltfreundlich. Sie ist nur für weniger als ein Prozent der Verkehrsemissionen verantwortlich. Während Beschäftigte in der Automobilzulieferindustrie zunehmend mit Unsicherheiten konfrontiert sind, entstehen im Bahnsektor neue Beschäftigungs- und Innovationspotenziale. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Produktion moderner Schienenfahrzeuge sowie die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs eröffnen wirtschaftliche Chancen und stellen technologische Weichen für eine nachhaltige Zukunft. Österreich verfügt mit seiner traditionsreichen Bahnindustrie, seinen qualifizierten Fachkräften und der bestehenden Infrastruktur über eine solide Basis für diesen Umbau. ▷

Bahnland Österreich

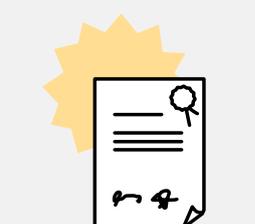
Die heimische Bahnwirtschaft ist bereits sehr gut aufgestellt. Viele hochqualifizierte Beschäftigte bauen Infrastruktur und Schienenfahrzeuge. Sie verdienen gezielte Unterstützung: Mit einem Plan für die Bahnindustrie erreichen wir die Verkehrsziele und schaffen dabei Zehntausende gute Arbeitsplätze.



**Höchste Exportquote
bei Schienenfahrzeugen
pro Kopf weltweit**



**Weltmarktführer bei
Gleisbaumaschinen,
elektromechanischen
Antrieben und Sensortechnik
für die Eisenbahn**



**EU-weit dritter Platz
bei Patenten in der
Bahnindustrie**

Zug um Zug Europa verbinden

Die EU hat ehrgeizige Verkehrsziele gesetzt. Bislang gibt es aber noch keine Strategie, um sie zu erreichen. Österreich kann sich hier aber auf eine Vorreiterschaft berufen: **Zahlreiche österreichische Unternehmen sind bereits Weltmarktführer in bahnbefugten Technologien.** Mit einem Plan für die Bahnindustrie könnte **Österreich die Bahnfabrik Europas** werden!



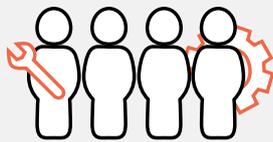
**Höchste Investitionen in
Forschung und Entwicklung
pro Kopf in der EU**



Bis 2040 soll Österreich klimaneutral sein – bis 2050 sollen u. a. durch den Ausbau der Schiene um 90 % weniger Treibhausgase ausgestoßen werden. **Auf dem Weg zu den EU-Verkehrs- und Klimazielen ist die Bahnindustrie Österreichs Lokomotive.** Es braucht ein umfassendes Gesamtpaket, um sie auf Schiene zu bringen.



1 Milliarde Euro Auftragsvolumen

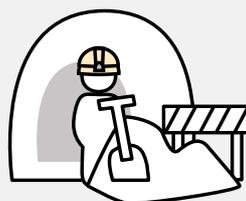


4.000 Arbeitsplätze

Das nützt auch den Beschäftigten: Je Auftragswert von 1 Mrd. Euro bei Schienenfahrzeugen könnten 4.000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Zug um Zug zu neuen Arbeitsplätzen

Die Bahnindustrie hat als stille Heldin der österreichischen Volkswirtschaft **enormes Potenzial für gute und zukunftssichere Arbeitsplätze.** Für das Zielnetz 2040 bedeutet das jährlich:



4.700 Stellen im Gleisbau



950 Stellen im Einzelhandel



710 Stellen in Architektur- & Ingenieurbüros



Genauere Einblicke durch Studie

Um dieses wirtschaftliche und gesellschaftspolitische Potenzial genauer zu verstehen, hat das Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft an der Johannes Kepler Universität Linz gemeinsam mit der Arbeiterkammer die Studie „Mobilitätswende produzieren“ unternommen. Wir wollen damit eine interdisziplinäre, wissenschaftliche Perspektive auf die Herausforderungen und Potenziale des Schienenausbaus gewinnen. Technologische, wirtschaftliche und soziale Faktoren müssen gleichermaßen berücksichtigt werden, um eine nachhaltige und sozial gerechte Mobilitätswende zu ermöglichen. In unserer Studie analysieren wir insbesondere die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Auswirkungen der Mobilitätswende im österreichischen Eisenbahnsektor. Durch Expert:inneninterviews und ökonomische Analysen untersuchen wir, wie die bestehenden Stärken der Bahnindustrie genutzt und zukunftsfähig gestaltet werden können.

Um die ökonomischen Auswirkungen der Mobilitätswende auf den Arbeitsmarkt, die Wertschöpfung und die Importabhängigkeit abschätzen zu können, haben wir eine sogenannte Input-Output (IO)-Analyse durchgeführt. Diese basiert auf den jährlich von der Statistik Austria erhobenen Daten zu sektoralen Wechselbeziehungen. In diesen Da-

ten wird festgehalten, wie Investitionen in einem Wirtschaftsbereich (z. B. Bahnverkehr) Impulse für andere Bereiche (z. B. Bauindustrie) geben und so Wertschöpfung und Beschäftigung im ganzen Land beeinflussen. Die quantitative Erfassung der IO-Analyse wird ergänzt durch qualitative Interviews mit Betriebsrät:innen und Mitarbeiter:innen österreichischer Firmen, weil sich nicht alle Auswirkungen der Mobilitätswende unmittelbar in der Ausweitung der Wirtschaftsleistung zeigen.

Berechnung wirtschaftlicher Effekte

Unsere Berechnungen basieren auf dem „Zielnetz 2040“ und untersuchen die sektoralen Effekte eines verstärkten Bahninfrastrukturausbaus in Österreich. In einem der von uns durchgespielten Szenarien erfolgt die Produktion weitgehend innerhalb Österreichs, sodass Wertschöpfung und Beschäftigung maximal im Inland gehalten werden. In einem zweiten Szenario hingegen sind die Produktionskapazitäten begrenzt, sodass bis zu 17 Prozent der Investitionen durch Importe gedeckt werden müssen. Dies führt zu geringeren Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten im Inland.

Forschungslücke Bahnen: Während die Automobilindustrie umfassend beforscht wird, fehlt der genauere Blick auf die Herausforderungen und Chancen der österreichischen Bahnindustrie bisher.



Lukas Cserjan arbeitet am Institut der Gesamtanalyse der Wirtschaft an der Johannes Kepler Universität in Linz zur politischen Ökonomie der ökologischen Transformation und Ungleichheit.

© Markus Zahradnik



Julia Eder ist Referentin in der Abteilung EU & Internationales der AK Wien und Projektmitarbeiterin am Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft an der Johannes Kepler Universität Linz.

© Privat



Anna Hornykewycz ist Ökonomin am Linz Institute for Transformative Change und dem Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft an der Johannes Kepler Universität Linz.

© Privat



Laura Porak ist Doktorandin der Politikwissenschaften und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für die Gesamtanalyse der Wirtschaft an der Johannes Kepler Universität.

© Privat

Die Ergebnisse zeigen somit, dass der Bahnsektor nicht nur ökologische Vorteile bringt, sondern auch wirtschaftlich bedeutend ist. Im jährlichen Durchschnitt generieren die Investitionen in den Bahnausbau zwischen 12.000 und 13.000 Jahresarbeitsplätze (Beschäftigungsverhältnisse im Jahresdurchschnitt), insbesondere im Tiefbau, bei Ingenieurdienstleistungen und im Einzelhandel. So entstehen allein im Tiefbau 3.500 zusätzliche Jahresarbeitsplätze, während Ingenieurbüros rund 710 neue Jahresarbeitsplätze verzeichnen. Sektoren wie Einzelhandel, aber auch Beherbergung und Gastronomie profitieren von steigenden Beschäftigungszahlen, da Infrastrukturprojekte häufig zu einer erhöhten Nachfrage führen. Dadurch entsteht eine zusätzliche jährliche Wertschöpfung von 1,3 bis 1,4 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Wertschöpfungsmultiplikator von 1,8, da jeder investierte Euro einen wirtschaftlichen Effekt von 1,80 Euro entlang der gesamten Wertschöpfungskette entfaltet. Gleichzeitig gehen diese positiven wirtschaftlichen Effekte mit einem Anstieg der Importe einher, die sich auf rund 344 Millionen Euro pro Jahr summieren würden.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Ausbau der Bahnindustrie nicht nur eine Maßnahme zur CO₂-Reduktion ist, sondern auch bedeutende Effekte für Wertschöpfung und Entstehung von Arbeitsplätzen hat. Auch zeigt sich, dass Importabhängigkeiten eine zentrale Herausforderung darstellen können. Während Österreich in der Bahnzulieferindustrie eine starke Position hat, müssen bestimmte nichtmetallische Vorprodukte und elektronische Komponenten für den Ausbau der heimischen Infrastruktur importiert werden. Eine langfristige Strategie zur Reduktion der Importabhängigkeit könnte die regionalwirtschaftlichen Effekte der Mobilitätswende weiter steigern.

Der Blick in die Firmen

Die österreichische Eisenbahnindustrie ist vielfältig und produziert stark exportorientiert, also auch für den sozialen und ökologischen Umbau des europäischen und globalen Verkehrssektors. In unserem Input-Output-Modell kann dies nicht abgebildet werden. Gleichzeitig ist der Bahnsektor ein gutes Beispiel für ökologisch wettbewerbsfähige Produkte und eröffnet damit eine Perspektive für den industriellen Umbau in Österreich. Dennoch gibt es gegenwärtig – besonders im Vergleich zur Automobil-Industrie – kaum Forschung zu den

spezifischen, sektoralen Herausforderungen und Chancen der Schienenzulieferer-Industrie im sozialen und ökologischen Umbau.

Diese Forschungslücke wollen wir füllen, indem wir auch eine qualitative Analyse des Sektors durchführen. Ein zentrales Augenmerk liegt dabei auf den Eigentums- und Machtverhältnissen, die eine entscheidende Rolle für die Handlungsmöglichkeiten der jeweiligen Akteur:innen spielen. Durch Expert:inneninterviews mit relevanten Vertreter:innen aus Gewerkschaften, Arbeitgeberverbänden und der Politik bietet die Studie tiefere Einblicke in die praktischen Herausforderungen und Chancen im Bahnsektor. Dank einer vergleichenden Literaturanalyse und der Analyse der Produktionsstruktur in Österreich können wir bestehende Trends und Potenziale für die Schienenzulieferer-Industrie bewerten. Dabei wird deutlich: Ein erfolgreicher Umbau des Verkehrssektors in Österreich verlangt auf EU-Ebene ein Zusammendenken von Infrastrukturpolitik, Industriepolitik, Arbeitsmarktpolitik, Bildungs- und Sozialpolitik, Raumordnung und Klimapolitik. Nur wenn Maßnahmen aus diesen unterschiedlichen Politikfeldern klug miteinander verknüpft werden, können sie sich gegenseitig verstärken. Dies reicht von der Industriepolitik, die internationale Abhängigkeiten reduzieren sollte, bis hin zur Raumordnung, die die täglichen Wege und die dazu nötige Infrastruktur im Hinblick auf den sozialen und ökologischen Umbau überdenkt.

Eine bessere Mobilität ist möglich

In unserer Studie wird deutlich, dass die Mobilitätswende in Österreich somit nicht nur ein wichtiger Schritt in Richtung eines nachhaltigen Verkehrssektors ist, sondern auch ein großes Potenzial für den Wirtschaftsstandort Österreich und die Lebensqualität der hier lebenden Menschen birgt. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich schafft Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Land, und die österreichische Wirtschaft könnte zudem von der Mobilitätswende in anderen Ländern profitieren, da Österreich beispielsweise der weltweit viertgrößte Produzent von Schienenfahrzeugen ist. Ein internationales Werben für die Mobilitätswende hätte somit wirtschaftlich günstige Auswirkungen für Österreich. Nicht zuletzt könnte durch den Umbau das Mobilitätsbedürfnis unserer Bevölkerung auf eine nachhaltigere Art und Weise befriedigt werden. □

Bei Amazon Österreich wurde ein Arbeiter:innenbetriebsrat gewählt

Der Versandhandel und insbesondere der Branchenriese Amazon sind bisher nicht für ihre guten Arbeitsbedingungen berühmt. Die Wirtschaft & Umwelt hat beim frischgewählten Betriebsrat Jorge Plaut nachgefragt. Von FRANK JÖDICKE

Im November 2024 haben die Arbeiter:innen bei Amazon erstmals einen Betriebsrat gegründet. Gegen die Gründung gibt es allerdings eine Nichtigkeitsklage des Arbeitgebers wegen vermuteter Unregelmäßigkeiten im Wahlvorgang. Es sind öffentlich aber keine Wahlberechtigten in Erscheinung getreten, um die Wahl anzufechten. Was die genauen Beweggründe für die Klage sind, ist der Gewerkschaft *vida* somit schleierhaft. Zumal Amazon die Wahl zunächst begrüßt hatte und die Erfahrungen mit dem bereits bestehenden Angestellten-Betriebsrat gut sind.

„Die Arbeit ist ja auch mein Baby“

Zum Zeitpunkt des Gespräches befindet sich Jorge Plaut gerade in Hirschwang an der Rax. Von der Arbeit im Lager ist er als Betriebsrat freigestellt und absolviert gerade seinen ALBA-Kurs. Dieser „Aufbaulehrgang für betriebsrätliche Arbeit“ dient dazu, die sprachlichen und fachlichen Kompetenzen der Räte zu stärken. Das Wissen wird in den Kursen von Fachtrainer:innen vermittelt und später mit Deutschlehrer:innen aufgearbeitet.

Plaut hat als Spätschicht-Mitarbeiter und Willkommens-Ambassador gearbeitet und neue Kolleg:innen in den Betrieb eingeführt. Er kennt somit viele Arbeiter:innen und hat einen guten Draht zum Management. Aufgewachsen ist er in Venezuela, wo er eine Ausbildung zum Wirtschaftsingenieur gemacht hat. Durch das venezolanische Nationalproduktionsgesetz können nur Konzerne nach Venezuela importieren, die zugleich im Land produzieren. So durfte Plaut als internationaler Einkäufer für Nissan und Kawasaki arbeiten. Der Arbeitsdruck sei enorm gewesen, die häufigen Ausfälle von Wasser und

Strom haben ihn das Improvisieren auf die harte Tour gelehrt.

Ob damals in Venezuela oder jetzt in Österreich, seiner Grundhaltung ist er treu geblieben. Die Arbeit, sagt der Familienvater lachend, sei ja auch sein Baby und die soll gut funktionieren. In Venezuela habe er das Gefühl gehabt, ständig mindestens 130 km/h fahren zu müssen und das war ihm irgendwann zu viel. Sein Großvater ist Österreicher und Plaut entschied sich nach Europa zu siedeln und begann drei Tage vor seinem 35. Geburtstag noch seinen Dienst im Bundesheer zu absolvieren.

Anstellung fand er im Lager Großebersdorf. Es war das erste von Amazon in Österreich. Bis zu 850 Menschen arbeiten dort in Spitzenzeiten, aber nur 150 sind bei Amazon angestellt, die anderen werden über die Leiharbeitsfirma Adecco zugeteilt. Zuerst arbeite man immer bei einer Leiharbeitsfirma, dies helfe wohl Kosten sparen und sei für das Unternehmen eine Art Filter. Die Leiharbeiter:innen werden, nach Einschätzung Plauts, gut bezahlt, der Nachteil liege aber in der Notwendigkeit, immer verfügbar zu sein. Sonntags sind die Amazon-Lager übrigens geschlossen, an dem Tag darf nur die Post arbeiten.



2 Angestellte auf mehr als 11 Leiharbeiter

Bis zu 850 Menschen arbeiten in Spitzenzeiten im Lager Großebersdorf, aber nur 150 sind bei Amazon angestellt, die anderen werden über die Leiharbeitsfirma Adecco zugeteilt.



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

© Lydia Müller



© Frank Jöblich

Jorge Plaut ist seit November 2024 Vorsitzender des Arbeiter:innenbetriebsrates bei Amazon Österreich und für sämtliche fünf Standorte des Unternehmens zuständig.

Wir sind Tausendsassa

Mit ein paar Klischees möchte Jorge Plaut aufräumen. Es sei nicht verboten, aufs Klo zu gehen. Allerdings fällt dies manchmal schwer, weil punktuell großer Zeitdruck entsteht. Ein Förderband liefert über seine vier „Finger“ die Pakete an die Kolleg:innen, die am Ende des Bandes die großen Versandtaschen für die Auslieferungsfahrzeuge beladen. Wenn die Person, die die Finger beschickt, wegen eines Klobesuchs ausfällt, kann das Förderband kollabieren und die anderen können nicht weiterarbeiten. Dass Mitarbeiter:innen verantwortungsvoll und solidarisch agieren und sich deshalb ein dringendes Bedürfnis verkneifen müssen, kann kaum im Sinne des Lagerbetreibers sein. Hier wäre der Dialog mit dem Betriebsrat sinnvoll.

Ein Betriebsrat bietet die Chance zu mehr integriertem Denken, wie Jorge Plaut betont. Denn nicht alles ist mit digitaler Datenerfassung vorhersehbar. Bei starkem Regen schaffen es die Lieferanten nicht, alle Pakete zuzustellen. Fünf bis sechs Prozent der Pakete kommen manchmal zurück und plötzlich ist das Team überlastet. Auch den umgekehrten Fall gibt es: In der Halle steht die Arbeit still, weil alles bereits sortiert ist. Was tun, wenn die Schicht um 22:30 Uhr endet, aber um 21 Uhr bereits alles getan ist? Früher gehen wäre eine Minusstunde. Hier ist das informelle Wissen der Arbeiter:innen gefragt, die on the ground die Abläufe kennen und auf besondere Situationen reagieren können. Bei aller Digitalisierung: Amazon braucht seine Tausendsassas in der Halle.

Die Lager selbst liegen meist „weit draußen“ und sind vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Amazon bietet Shuttleservices, aber manche Mitarbeiter:innen sind aufgrund der mangelhaften

Öffi-Anbindung gezwungen, schon Stunden vor Schichtbeginn zu erscheinen. Hier könnten leicht Verbesserungen erzielt werden. Plaut hat den nötigen Kampfesmut und will vermitteln. „Ich bin nett und freundlich und das hilft“, meint er. Einfach wird es nicht, denn er ist für fünf Standorte zuständig, die eigentlich jeweils ihre eigene ganze Betriebsrät:innenstelle bräuchten.

Ein Betriebsrat als wichtige Schnittstelle

Jorge Plaut lobt das Unternehmen immer wieder, auch wenn nicht alles so gut sei, wie es sein könnte. Plaut verweist auf die gesellschaftspolitisch wichtige soziale Funktion von Amazon. Das Zulieferunternehmen gibt weniger Qualifizierten eine Chance. Insbesondere fordere das Unternehmen nicht umfassende Deutschkenntnisse und das erleichtert vielen den Einstieg in ihr erstes Beschäftigungsverhältnis.

Die Arbeit sei physisch und psychisch anspruchsvoll und durch Sprachbarrieren wird es manchmal kompliziert. Deutsch sei grundsätzlich die Sprache aller, aber auch Englisch wird zu Hilfe genommen. Manchmal gelingt die Kommunikation nur über Ecken, indem andere Muttersprachler:innen herbeigerufen werden. In den Hallen von Amazon Österreich arbeiten Menschen aus 180 Ländern. Viele stammen aus Syrien, Afghanistan, dem Mittleren Osten, und im neu gegründeten Arbeiter:innenbetriebsrat sprechen die meisten Mitglieder Arabisch.

Die Erfahrung von Demokratie und der Möglichkeit von Mitbestimmung sei für einige neu. Sie stammen aus Ländern, in denen es beispielsweise keine Kollektivverträge gibt. Die Aufklärung über die eigenen Rechte und Pflichten sieht Jorge Plaut als eine zentrale Aufgabe. In den Lagerhallen von Amazon werden also nicht nur die Weihnachtspakete der Österreicher:innen auf das richtige Rack sortiert, es wird auch an einer neuen Gesellschaft gebaut. Eine, die Menschen unterschiedlicher sozialer, gesellschaftlicher und kultureller Hintergründe zusammenführt. Ob es manchmal Probleme gibt? Klar, für manchen sei die Religion sehr wichtig und dann kann es schon mal unnötig kompliziert werden, aber am Ende ist es ja nicht so entscheidend, was man glaubt, sondern wie man gut zusammenarbeiten kann. Und das geht mit einem Arbeiter:innenbetriebsrat sicherlich besser. □

Kurzgefasst

Bei Amazon Österreich ist längst nicht alles so gut, wie es sein könnte. Umso wichtiger, dass ein Betriebsrat hilft die komplexen und nie ganz vorhersehbaren Schwierigkeiten in den Betriebsabläufen zu bewältigen. Menschen aus 180 verschiedenen Ländern finden bei dem Unternehmen direkt oder über Leiharbeitsfirmen Zugang zum österreichischen Arbeitsmarkt.

Was bringt das neue EU-Label für Flugemissionen?

Labels, die die Umweltfreundlichkeit von Unternehmen ausweisen, sind im Trend. Ab Sommer 2025 führt die EU ein freiwilliges Umwelt-Kennzeichnungssystem für Flüge ein. Verbraucher:innen sollen so ihre Flüge bewusster wählen können. Doch das Label bietet nur unvollständige und wenig hilfreiche Informationen.

Von DORIS ARTNER-SEVERIN und FRANZ GREIL



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

© Lisi Specht

Seit Anfang dieses Jahres müssen Fluggesellschaften bei Flügen in die und aus der EU mindestens zwei Prozent nachhaltigen Treibstoff beimischen. Diese Quote soll bis 2050 auf 70 % steigen, reicht aber nicht aus, um den CO₂-Ausstoß vollständig zu neutralisieren. Um die Airlines zu motivieren, mehr nachhaltigen Treibstoff zu verwenden, führt die EU ein freiwilliges Flight Emission Label (FEL) ein.

Was das Flight Emission Label ausweist und was nicht

Das Label zeigt an, ob der Flug durch die Verwendung von nicht-fossilen Treibstoffen unter oder über den durchschnittlichen CO₂-Emissionen für diese Strecke liegt. Dabei werden Faktoren wie Flugzeugtyp, Anzahl der Passagiere, Fracht und Treibstoffart berücksichtigt. Die tatsächlichen Umweltauswirkungen des Fliegens zeigt das neue Label jedoch nicht. Der Begriff „Umweltkennzeichnungssystem“ ist somit irreführend, da nur der CO₂-Ausstoß von Flugtreibstoffen gemessen wird. Andere Umweltauswirkungen wie Lärm, Stickoxide oder Feinstaub werden nicht berücksichtigt. Auch die CO₂-Emissionen, die zum Beispiel beim Bau und Betrieb von Flughäfen entstehen, bleiben außen vor.

Es handelt sich um eine freiwillige Maßnahme, die daher keinen vollständigen Vergleich aller

Fluggesellschaften ermöglicht. Weder wird der absolute CO₂-Ausstoß des Fluges angegeben, noch wird er in Relation zu einer Bezugsgröße wie dem jährlichen CO₂-Ausstoß eines EU-Bürgers gesetzt.

Alternativen für umweltfreundlichere Reisen werden ebenfalls nicht aufgezeigt, obwohl die EU-Kommission bereits eine Methodik zur Berechnung der CO₂-Emissionen im Personen- und Güterverkehr vorgeschlagen hat, um Konsument:innen eine verlässliche Grundlage zu geben, welches Verkehrsmittel sie nutzen sollten, um eine Reise möglichst klimafreundlich zu gestalten.

Diese Maßnahme ist daher ein umweltpolitischer Rückschritt, da sie nur anzeigt, ob der Flug durch die Verwendung von nicht-fossilen Treibstoffen unter oder über den durchschnittlichen CO₂-Emissionen für diese Strecke liegt.

Mit grünem Flugtreibstoff klimafit fliegen?

Streng genommen bezieht sich das neue EU-Label nur auf die Verwendung von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF). Dieses „grüne“ Kerosin wird mit Ökostrom oder aus biogenen Ressourcen hergestellt, die nicht in Konkurrenz zu Nahrungs- und Futtermitteln



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

© Erwin Schuh

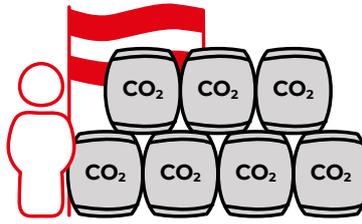
Klimaverträgliches CO₂-Jahresbudget: Anspruch und Wirklichkeit



1,5 Tonnen

wäre der klimaverträgliche Ausstoß an CO₂ pro Person.

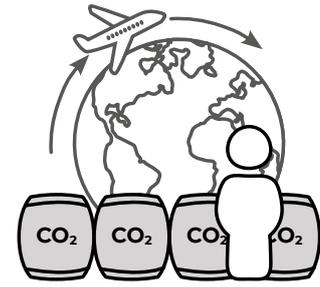
Quelle: Pariser Klimaschutzabkommen



6,9 Tonnen

ist der aktuelle CO₂-Ausstoß pro Kopf in Österreich

Quelle: Umweltbundesamt, 2024



4 Tonnen

CO₂-Ausstoß pro Passagier beträgt z. B. ein Flug Wien–Bangkok–Wien

Quelle: atmosfair

Soll die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius begrenzt werden, darf jeder Mensch auf der Erde **1 bis 1,5 Tonnen pro Jahr verursachen** und danach nichts mehr.

Kritik der AK

Irreführend: Der Titel des Labels und die Bezeichnung als Umweltkennzeichnungssystem sind irreführend, da nur der durchschnittliche Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen ausgewiesen wird und nicht alle Umweltauswirkungen.

Nicht verpflichtend: Es handelt sich um eine freiwillige Maßnahme, die keinen vollständigen Vergleich aller Fluggesellschaften ermöglicht.

Falscher Eindruck: Das Label vermittelt durch seine grüne Farbe den Eindruck, dass Fliegen ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sei.

Fehlender Vergleich: Das Label sollte auch alternative Transportarten einbeziehen, um Transparenz und Vergleichsmöglichkeiten zu schaffen.

Geringe Aussagekraft: Es bedarf einer Bezifferung des absoluten CO₂-Ausstoßes des Fluges, der in Relation zu einer Bezugsgröße (z. B. jährlicher CO₂-Ausstoß eines EU-Bürgers) gesetzt werden muss.

stehen dürfen. Die Klimaverträglichkeit eines Fluges mit dem Einsatz klimaneutraler Treibstoffe gleichzusetzen, greift jedoch völlig zu kurz, da nur ein Bruchteil des CO₂-Fußabdrucks abgebildet wird. Unberücksichtigt bleiben nicht nur die vor- und nachgelagerten CO₂-Emissionen des Fliegens (Herstellung der Flugzeuge, Gewinnung der Treibstoffe, Anreise zum Flughafen etc.), sondern auch die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen, die direkt oder indirekt zur Erderwärmung beitragen.

Hier sind vor allem Stickoxide und die Wolkenbildung durch Flugzeuge zu nennen. Stickoxide bilden das Treibhausgas Ozon, das in höheren Luftschichten noch klimaschädlicher ist als am Boden. Aus Wasserdampf und Rußpartikeln der Flugzeugturbinen bilden sich langlebige Kondensstreifen (Zirruswolken), die durch ihre Strahlungswirkung erheblich zur Erderwärmung beitragen, indem sie die vom Boden aufsteigende Wärme wieder nach unten reflektieren. Insgesamt werden diese Nicht-CO₂-Emissionen von namhaften Institutionen wie dem deutschen Umweltbundesamt als bis zu dreimal klimawirksamer eingestuft als CO₂. An diesen Nicht-CO₂-Emissionen der Luftfahrt kann auch das grüne Kerosin wenig ändern. □



Tipp

Bei **myclimate Österreich** kann der CO₂-Ausstoß nach Flugzeugtyp und Serviceklasse ermittelt werden. Mehr Informationen und Alternativen zu Flugreisen gibt es bei **atmosfair**.



www.myclimate.org/de-at/
www.atmosfair.de/de/

Rechtes Klima

Immer mehr Wähler:innen in Österreich, in der EU und weltweit geben rechten Parteien ihre Stimme. Was bedeutet das für die Ziele der Klimapolitik und für das europäische Projekt des Grünen Deal? Von CHRISTOPH STREISSLER



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

© Lisi Specht

Die weltpolitische Lage ändert sich derzeit rasant. Ein Beispiel, das viele Menschen fassungslos macht, ist die Drohung der USA, der Ukraine die bisherige militärische Hilfe zu entziehen. Das schwächt die Fähigkeit des Landes, sich gegen den kriegerischen Überfall Russlands zu wehren. Auch Europa kann sich der Unterstützung der USA nicht mehr sicher sein und setzt deshalb die Aufrüstung ganz oben auf die Tagesordnung.

Merkmale rechter Politik

Unmittelbarer Auslöser dieser Entwicklung ist die veränderte Haltung der USA seit dem Amtsantritt von Donald Trump als Präsident. Doch diese Entwicklung kommt nicht plötzlich: Die ehemals vorherrschende Politik, die auf Frieden und internationale Kooperation ausgerichtet war, ist schon seit längerem in der Defensive – man denke nur an Russland unter Putin, an Brasilien unter Bolsonaro oder an Ungarn unter Orban. An der Spitze dieser Entwicklung stehen zumeist Männer, die ihre Macht durch das Zerschlagen bestehender Strukturen zur Schau stellen und damit zugleich festigen, die das „Recht des Stärkeren“ vertreten und die die Zugehörigkeit zum herrschenden Volk oder zur „Rasse“ als entscheidendes Kriterium dafür sehen, ob Menschen Bürgerrechte zukommen sollen.

Dies sind Merkmale einer rechten Politik, die in vielen europäischen Staaten immer mehr Zulauf bekommt. Rechte Parteien stellen das Trennende über das Gemeinsame. Ihr Verhältnis zum Staat ist ambivalent: Wo er – vor allem als Sozialstaat – dem Schutz Schwächerer dient, wird er in Misskredit gebracht und zerstört. Wo er hingegen vorgeblich Sicherheit und Ordnung garantiert, wird er gestärkt. Die Lippenbekenntnisse gelten dem „Volk“, die tatsächliche Politik aber den reichen Eliten.

Letzteres ist der Grund, warum viele Unternehmen und ihre Lobbyorganisationen die rechte Politik ideologisch und finanziell unterstützen. Sie erwarten, dass rechtliche Schranken für ihre Profitmaximierung abgebaut werden und dass sie die verbleibenden staatlichen Mittel in ihre Kassen umlenken können. Die gebetsmühlenartig wiederholte Forderung nach Deregulierung ist ein Beispiel für die begriffliche Vorherrschaft der Rechten im öffentlichen Diskurs. Denn sie lässt erfolgreich vergessen, dass die Regulierungen, denen ihr Angriff gilt, ursprünglich zum Schutz Schwächerer und der Umwelt eingeführt wurden.

Diese politische Rechtswende findet nicht nur dort statt, wo eindeutig rechte bzw. rechtsextreme Parteien an die Macht kommen. Weil auch andere, vor allem konservative oder liberale Parteien, um Wähler:innen rechts der Mitte werben, übernehmen auch sie zusehends einige dieser rechten Positionen.

Wende beim Grünen Deal

Angesichts der wachsenden Gefahr einer Eskalation des Krieges scheint es fast lächerlich, sich über die Auswirkungen dieses Rechtsrucks auf die Zukunft der Klima- und Energiepolitik Gedanken zu machen. Doch auch wenn die Kriegsgefahr eine viel unmittelbarere Bedrohung darstellt, verschwindet die Klimakrise nicht. Immer neue Hitze- oder Trockenheitsrekorde zeigen, dass auch aus diesem Grund die sichere Lebensmittelversorgung, die Energieversorgung, die Wasserversorgung und vieles mehr in Gefahr sind.

Und die Veränderungen lassen nicht lange auf sich warten. Sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene werden Änderungen beschlos-

Kurzgefasst

Deregulierung, Protektionismus und Spaltung der Gesellschaft sind Kennzeichen rechter Politik. Sie gehorcht dem Recht des Stärkeren und schadet den Arbeitnehmer:innen. Und doch ist sie derzeit an den Wahlen erfolgreich. Für die Klimapolitik lässt diese Politik Schlimmes befürchten. Der aktive Einsatz für einen sozialen und ökologischen Umbau ist nun umso wichtiger.



sen, die das Projekt des Grünen Deal und die Führungsrolle der EU in der internationalen Klimapolitik in Frage stellen. Als im Jahr 2019 Ursula von der Leyen zum ersten Mal das Amt der Kommissionspräsidentin anstrebte, waren die Umstände für eine ambitionierte, international ausgerichtete Klimapolitik günstig. Um für ihre Wahl auch Unterstützung von grünen Parteien zu bekommen, schlug sie ein Programm vor, das auf Wirtschaftswachstum durch grüne Technologien setzte. Der „Grüne Deal“ war geboren, der nicht nur deutlich strengere Klimaziele vorsah, sondern auch Nachhaltigkeit und die Wahrung der Menschenrechte als Prinzipien der unternehmerischen Tätigkeit verankern wollte.

Doch die Nachwehen der Covid-Pandemie, die Energiepreiskrise nach dem russischen Angriff auf die Ukraine und die anschließende Rezession haben Zweifel an der Tragfähigkeit des Projekts eines grünen Kapitalismus aufkommen lassen. Diese Zweifel zeigten sich deutlich in den Ergebnissen der Wahlen zum EU-Parlament im Juni 2024. Rechte Parteien, die sich gegen die ambitionierte Klimapolitik und den Green Deal stellen, konnten deutliche Stimmengewinne verzeichnen. Verbote von Windrädern, die Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und das Versprechen, dass die Zukunft weiterhin den Autos gehöre, sind Beispiele für eine „Anti-Klimapolitik“, die an den Wahlurnen erfolgreich war.

Umverteilung nach oben

Ein weiterer Grund für den Kurswechsel der EU-Politik war auch die Art, wie die USA auf die Krise reagiert haben. Schon während der Präsidentschaft Joe Bidens wurde mit dem „Inflation Reduction Act“ (IRA – Gesetz zur Inflationsbekämpfung) eine protektionistische Politik verfolgt, die staatliche Subventionen oder Steuergutschriften für jene Unternehmen vorsah, die in den USA produzieren. In der Folge ging auch die EU-Kommission von ihrer strengen Haltung gegenüber staatlichen Beihilfen ab und erlaubte umfangreiche staatliche Subventionsprogramme für europäische Unternehmen. Nur so war es möglich, dass 2022 in Österreich 5,7 Milliarden Euro an Förderungen für den „Umbau der Industrie“ zugesagt wurden.

Die ehemals vorherrschende Politik, die auf Frieden und internationale Kooperation ausgerichtet war, ist schon seit längerem in der Defensive.

Doch die Wirtschaft erholte sich nicht. Daher beauftragte die EU-Kommission den früheren Chef der Europäischen Zentralbank und ehemaligen italienischen Ministerpräsidenten Mario Draghi, einen Bericht mit Empfehlungen zu erstellen, wie die EU sich wirtschaftlich wieder erholen könnte. Der Bericht, den Draghi Mitte 2024 vorlegte, fokussiert auf „Wettbewerbsfähigkeit“. Die Hauptbotschaft des Berichts lautet, dass deutlich mehr Investitionen nötig sind, um die Produktivität wieder zu steigern: jedes Jahr etwa 750 bis 800 Milliarden Euro zusätzlich. Dafür sollen sich die Mitgliedstaaten auch gemeinsam stärker verschulden können. ▷

Der Draghi-Bericht war einer der Pfeiler des politischen Programms, das Ursula von der Leyen im vergangenen Jahr dem Europäischen Parlament präsentierte, um als Kommissionspräsidentin wiedergewählt zu werden. Die schlechte Wirtschaftslage in der EU und das gleichzeitige Erstarken rechter Parteien bei den Wahlen zum Europäischen Parlament prägten ihr Programm. Von der Leyen macht Zugeständnisse an die Rechten, gleichzeitig lässt sie Visionen einer Weiterentwicklung der Gesellschaft in den Hintergrund treten. Solidarität und Gerechtigkeit verlieren als politische Ziele offenkundig an Bedeutung. Stattdessen wird die Politik zunehmend an den Interessen der Besitzenden (Industrieunternehmen, Eliten) ausgerichtet.

Unternehmenspflichten über Bord werfen

Konkret zeigt sich dies an zwei Gesetzen, bei denen die neue Kommission eine Kehrtwende vollzieht: Während das EU-Lieferkettengesetz vor zwei Jahren noch als Meilenstein einer weltweiten Verbesserung der Lage der Arbeitnehmer:innen und des Umweltschutzes gefeiert wurde, wird es nun als Belastung für die Unternehmen bezeichnet. Die Kommission übernimmt damit die unaufhörlich wiederholte Behauptung der Unternehmensverbände. Nach dem Vorschlag der Kommission von Ende Februar 2025 soll das erst vor einem Jahr beschlossene Gesetz seiner Substanz beraubt werden. Bisher hatte sich die EU international gegen Zwangsarbeit, Rodung von Urwäldern und Umweltzerstörung eingesetzt. Damit hatte sie auch moralisch eine weltweite Führungsrolle eingenommen. Die Entscheidung, die verbindliche Sorgfaltspflicht der Unternehmen zu verwässern, sei Ausdruck eines regulatorischen Rückzugs, der sowohl moralisch als auch wirtschaftlich kurzsichtig sei, schreibt beispielsweise das Center for European Policy Studies (CEPS).

Ähnlich verhält es sich mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD). Dieses Gesetz verpflichtet Unternehmen, über ihre sozialen und ökologischen Ziele und Vorhaben zu berichten und ihr unternehmerisches Handeln daran auszu-

Rechtsextremer Ökologismus

„Außen grün, innen braun“ erschien 2022 unter dem Titel „The Rise of Ecofascism“ und wurde im selben Jahr ins Deutsche übersetzt. Die Autoren, die zu ihrer Sicherheit unter Pseudonymen schreiben, schildern darin, wie die Rechten ihre Strategie an neuen Narrativen des Klima- und Naturschutzes ausrichten, nachdem sie den Klimawandel lange Zeit geleugnet hatten.

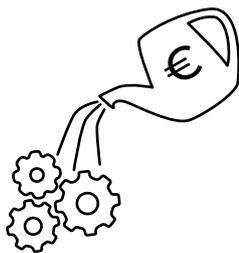
Das Buch zeichnet zunächst die Geschichte des „rechtsextremen Ökologismus“ nach, um dann auf seine vielfältigen aktuellen Ausprägungen einzugehen. Dieser leitet immer wieder aus behaupteten Ordnungsprinzipien der Natur gesellschaftliche Normen ab, also aus einem Sein ein Sollen. Auf diese Weise wird ein Recht des Stärkeren konstruiert, das als Rechtfertigung für Rassismus, Kolonialismus und Imperialismus dient. Die heutigen Rechtsextremen sind in ihrer Haltung zu Klimakrise und Naturschutz nicht einheitlich. Neben hartnäckigen Klimaleugnern gibt es Gruppen, die Elemente der Klimapolitik für rechte Politik nutzen, um Autarkie, Abschottung und Bevölkerungskontrolle zu propagieren. Dies kann zu tödlicher Gewalt führen, wie im Fall des rechtsextremen Attentäters im neuseeländischen Christchurch, der sich selbst als „Ethnonationalist“ und „Ökofaschist“ bezeichnete.

Die Autoren betonen, dass dieser rechte Ökologismus durchaus mit dem heutigen Kapitalismus vereinbar sei.

Ein politischer Kampf dagegen sei angesichts der Komplexität der heutigen internationalen Verflechtungen schwierig und könne nur gelingen, wenn Vorstellungen von Gerechtigkeit und Solidarität mit der Klimapolitik verknüpft würden.



Außen grün, innen braun
Sam Moore, Alex Roberts
oekom Verlag (2022)



800 Milliarden Euro

an zusätzlichen Investitionen sind laut dem Draghi-Bericht jährlich nötig, um die Wirtschaft in der EU wieder zum Laufen zu bringen.

richten. Dies sollte es für Investoren, Organisationen der Zivilgesellschaft und Verbraucher:innen möglich machen, die Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen zu bewerten. Doch statt diese weiter auszubauen, werden die Anforderungen an Unternehmen nun als bürokratische Belastungen verunglimpft, die ihre Wettbewerbsfähigkeit schmälern würden. Mit dieser Begründung will die neue Kommission den Anwendungsbereich der Richtlinie drastisch einschränken und nur mehr sehr große Unternehmen damit erfassen.

Die laufende Forderung nach Deregulierungen lässt oftmals vergessen, dass Regulierungen ursprünglich zum Schutz Schwächerer eingeführt wurden.

Diese zwei Beispiele lassen auch in der Klimapolitik nichts Gutes erwarten. Denn Unternehmerverbände stellen die Vorgaben zur Reduktion der Treibhausgasemissionen immer lauter in Frage.

Konkrete Vorschläge zur Änderung des EU-Klimagesetzes, das die Reduktionsziele bis 2040 rechtlich verbindlich machen soll, sollen in Kürze vorgelegt werden. Es gilt, genau zu beobachten, ob die bisherige ambitionierte Zielsetzung der EU auf dem Altar der Wettbewerbsfähigkeit geopfert wird.

Knapp vorbeigeschrammt

Auf der Ebene der Mitgliedstaaten kann dieser Schwenk nach rechts noch viel deutlicher und schneller erfolgen. Fast hätten sich Anfang des Jahres 2025 FPÖ und ÖVP auf eine Regierung geeinigt. Das Programm, das diese beiden Parteien schon weitgehend ausgearbeitet hatten, enthielt in vielen Bereichen gravierende Verschlechterungen für die Arbeitnehmer:innen, etwa bei der Meinungs- und Versammlungsfreiheit, der Rechtsstaatlichkeit oder der Gleichstellungspolitik. Einige der kolportierten Vorschläge standen sogar im Widerspruch zur Verfassung und zu Grundrechten. In der Wirtschaftspolitik war der Entwurf primär an den Wünschen der Unterneh-

men ausgerichtet. So wäre etwa die angekündigte Senkung der Lohnnebenkosten eine Entlastung der Arbeitgeber:innen. Ihre Folge wäre eine Schwächung des Sozialstaates und damit ein Nachteil für die Arbeitnehmer:innen, weil der Staat dann weniger Geld für Bildung, Gesundheit oder Pensionen ausgeben kann. In Diskussion stand auch eine Abschaffung der gesetzlichen Mitgliedschaft in der Arbeiterkammer. Auch dies ist ein Angriff auf die Arbeitnehmer:innen, denn Gewerkschaften und Arbeiterkammern setzen sich für deren Interessen ein und stärken ihre Stimme. Ohne sie sind die Arbeitnehmer:innen der Ausbeutung durch Unternehmer:innen ungeschützt ausgesetzt.

Sowohl auf der EU-Ebene als auch in Österreich wird immer wieder der bürokratische Aufwand von Genehmigungsverfahren beklagt. Es wird so getan, als seien diese nur erfunden worden, um den freien Unternehmer:innengeist zu fesseln. Damit wird davon abgelenkt, dass die Verfahren dazu dienen, unterschiedliche Interessen unter einen Hut zu bringen. Denn neben dem Interesse, eine Straße oder ein Windrad zu errichten, gibt es auch die Interessen der Landwirtschaft, des Naturschutzes, des Grundwasserschutzes, um nur einige zu nennen. Wenn Verfahrensbeschleunigung bedeutet, dass die Parteienrechte eingeschränkt werden, besteht die Gefahr, dass die Interessen schwächerer Parteien unter die Räder kommen.

Es liegt auf der Hand, dass es sich bei diesem Abbau von Standards nicht um unbeabsichtigte Irrtümer handelt. Vielmehr zeigt sich darin eine Verschiebung weg von einer Politik der Kooperation und des Interessenausgleichs hin zu einer Politik der Abschottung, der internationalen Konkurrenz und des zunehmenden Rechts des Stärkeren. Entgegen ihren anderslautenden Lippenbekenntnissen machen die Rechten eine Politik für die Wenigen, für die Reichen, für die Eliten. Dem gilt es entgegenzutreten, wenn der soziale und ökologische Umbau hin zu einer gerechten Gesellschaft gelingen soll. □

Sicherheit in unsicheren Zeiten – dank ausgebauter Daseinsvorsorge

Hohe Arbeitslosigkeit und eine schwächelnde Wirtschaft dominieren die Schlagzeilen. Wie raus aus der Rezession? Eine neue AK-Studie bietet Antworten: Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sozialer Dienstleistungen und klimafitter Wohnungen könnte Abhilfe schaffen. Dafür werden bis 2030 mehr als 450.000 Arbeitskräfte gebraucht. Von IRIS STRUTZMANN



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

© Lisi Specht

Kurzgefasst

Der Ausbau der Daseinsvorsorge bietet Sicherheit in unsicheren Zeiten und ist eine Chance, um Klimakrise, Rezession und steigende Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Der klimagerechte Um- und Ausbau der Daseinsvorsorge bis 2030 benötigt viele zusätzliche Fachkräfte, die aber nur durch gute und vorausschauende Planung der öffentlichen Hand gewonnen und gehalten werden können.

Die öffentliche Daseinsvorsorge stellt die für unsere Lebensqualität zentralen Leistungen bereit: kommunale Ver- und Entsorgung, Verkehrsinfrastruktur und öffentlicher Verkehr, Wohnbau, Gesundheit und Pflege, Bildung und soziale Absicherung. Als die Lebensadern unserer Gemeinschaft versorgt sie Menschen in ganz Österreich mit wichtigen Produkten und Dienstleistungen. Schon heute arbeiten 44 Prozent der Arbeitnehmer:innen in Österreich in der Daseinsvorsorge. Mit dem Ausbau der öffentlichen Daseinsvorsorge wird zugleich jener Teil der Wirtschaft gestärkt, der den Alltag bestimmt und den Wandel zu mehr Klimafreundlichkeit erst ermöglicht. Denn nur mit einer ausreichenden Grundversorgung können sich Menschen ohne Angst vor Prekarität und Unsicherheit aktiv an den notwendigen gesellschaftlichen Veränderungsprozessen beteiligen. Eine zukunftsfähige Daseinsvorsorge zeichnet sich durch die öffentliche Hand als zentralen Akteur aus, bei gleichzeitiger Demokratisierung der Entscheidungsstrukturen (z. B. betriebliche Mitbestimmung). So könnten Hunderttausende sinnvolle Arbeitsplätze geschaffen werden, die zur Lebensqualität in Österreich beitragen.

Die von der Arbeiterkammer Wien in Auftrag gegebene Studie „Daseinsvorsorge 2030 – Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen“, die gemeinsam von der Technischen Universität Wien und der Universität Wien erstellt wurde, zeigt das große Potenzial von Investitionen in eine verbesserte Daseinsvorsorge auf.

Herausforderungen für die Daseinsvorsorge

Nur etwa die Hälfte der österreichischen Bevölkerung ist gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Besonders in ländlichen Gebieten fehlt oft ein angemessenes Angebot, was zu einer hohen Abhängigkeit vom Individualverkehr führt. Hier ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig, um allen Menschen eine nachhaltige und günstige Mobilität zu ermöglichen. Der Weg zur Energiewende ist noch weit. In Österreich liegt der Anteil der erneuerbaren Energie am Brutto-Endenergieverbrauch derzeit bei rund 40,8 Prozent und muss in den kommenden Jahren deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig müssen gesetzliche Bestimmungen sicherstellen, dass Energie auch in Krisenzeiten leistbar bleibt, insbesondere für Haushalte mit niedrigem Einkommen. Obwohl Wohnen in Österreich im europäischen Vergleich nach wie vor günstig ist, steigen die Mieten kontinuierlich und belasten die Menschen. Gleichzeitig trägt der Gebäudesektor erheblich zu Treibhausgasemissionen und Ressourcenverbrauch bei. Neue Wohnmodelle und Sanierungen sind gefragt, um soziale Gerechtigkeit und ökologische Nachhaltigkeit zu fördern.

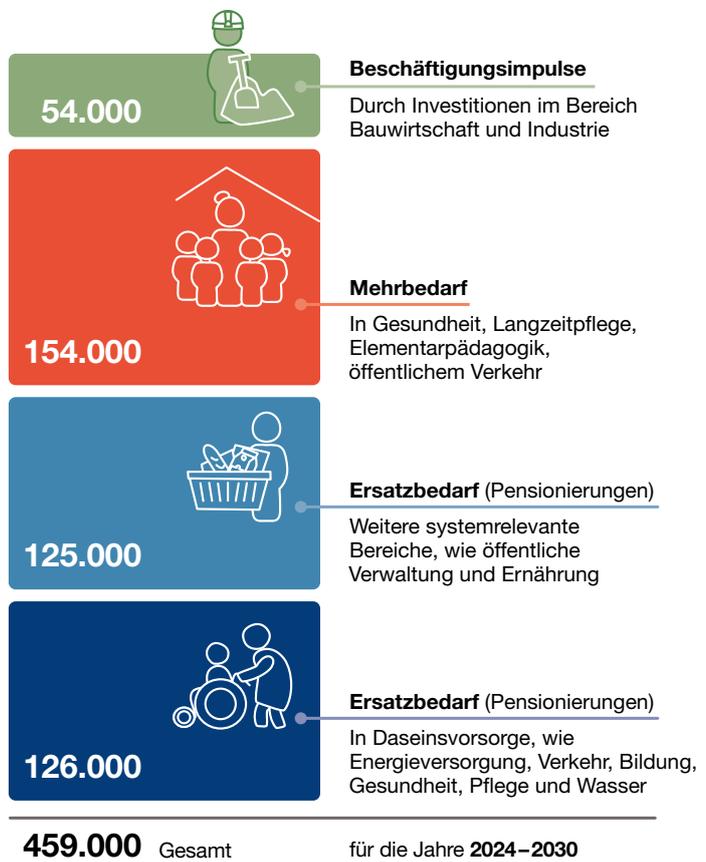
Zwei Bereiche verdienen besondere Aufmerksamkeit: Pflege und Kindergärten. Das derzeitige System der Langzeitpflege steht stark unter Druck. Die steigende Nachfrage nach Pflegeplätzen erfordert zusätzliches Personal, doch viele Stellen bleiben unbesetzt. Verschärft wird die Situation durch bevorstehende Pensionierungen und zunehmende Privatisierung. Beschäftigte im Pflegeberuf erleben hohe Arbeitsbelastungen und

Daseinsvorsorge + Klimaschutz = über 450.000 Arbeitsplätze bis 2030

In der Daseinsvorsorge und in systemrelevanten Bereichen ergibt sich bis 2030 eine **Pensionierungslücke von über 250.000 Arbeitskräften**.

In Gesundheit, Langzeitpflege, Elementarpädagogik und öffentlichem Verkehr gibt es aufgrund von fehlendem Personal und Angebot sowie vorzeitigem Ausscheiden aus dem Beruf die **Chance auf 154.000 zusätzliche Arbeitsplätze**.

Investitionen in klimafreundliche Infrastruktur führen zu mindestens **54.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen** in der Bauwirtschaft und Industrie.



Quelle: AK-Studie „Daseinsvorsorge 2030 – Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen“ (2024)

schlechte Bedingungen, was viele dazu veranlasst, sich andere Berufe zu suchen. Auch die Elementarpädagogik leidet unter mangelnder Wertschätzung ihrer Arbeit und struktureller Überlastung. Daher geben viele Elementarpädagog:innen ihren Job auf und satteln um.

Beschäftigungspotenzial in einer zukunftsfähigen Daseinsvorsorge 2030

Um Versorgungslücken zu schließen und die Daseinsvorsorge ökologisch umzubauen, rechnet die Studie mit einem Mehrbedarf von 154.000 Arbeitskräften in den Sektoren Gesundheit, Langzeitpflege, Elementarpädagogik und öffentlicher Verkehr bis 2030. Zusätzlich erfordert der Ausbau klimafreundlicher Infrastruktur – etwa durch Investitionen von mindestens 31,1 Milliarden Euro in Energie, Mobilität und Gebäude – weitere 54.000 Beschäftigte. Um dieses Potenzial zu heben, sind jedoch Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, faire Entlohnung und Weiterbildung unerlässlich. Nur so können die benötigten Fachkräfte auch gewonnen und gehalten werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist entscheidend, um die Beschäftigten in der Daseinsvorsorge zu entlasten, Arbeitsplätze zu sichern und gleichzeitig eine nachhaltige und soziale Zukunft zu gestalten.

Was braucht es also, damit der Ausbau einer klimafitten Daseinsvorsorge gelingt? Die AK-Studie gibt dazu Handlungsempfehlungen. Entscheidend ist eine effiziente Planung durch die öffentliche Hand, um den dringend benötigten Arbeitskräftebedarf zu decken. Weiters braucht es eine Aus- und Weiterbildungsoffensive mit guter Existenzsicherung während der Qualifizierung, also ein Recht auf Weiterbildung. „Ohne Göd ka Musi“ – daher müssen die öffentlichen Mittel gestärkt und durch neue Finanzquellen abgesichert werden. Ein Vorschlag wäre eine Vermögenssteuer, die allerdings bei den Regierungsverhandlungen zwischen ÖVP, SPÖ und NEOS nicht berücksichtigt wurde. Um die Fachkräfte zu gewinnen, braucht es faire Löhne und bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Wichtig wäre auch, die Gemeinwohlorientierung ins Zentrum zu rücken, Demokratisierung und Mitbestimmung zu stärken. Die Nutzer:innen der Daseinsvorsorge und deren Beschäftigte gehören stärker eingebunden sowie die strengen EU-Fiskalregeln aufgeweicht, damit Investitionen in klimafitte Infrastrukturen nicht als Schulden angerechnet werden. Es gibt also viel zu tun. □

Um Fachkräfte in der Daseinsvorsorge zu gewinnen, braucht es eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, faire Entlohnung und mehr Weiterbildung.



Die Studie **Daseinsvorsorge 2030 - Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen** ist hier abrufbar:





Toxische Männlichkeit

Klimakatastrophe Wer hinter dem reißerischen Titel eine blindwütige und moralisierende Abrechnung mit klimazerstörenden Einzelpersonen vermutet, liegt falsch. Christian Stöcker geht faktenbasiert, sachlich und spannend geschrieben der Frage nach: Wieso wird selbst in Demokratien so wenig gegen den Klimawandel unternommen, der doch unsere Zivilisation ernsthaft gefährdet? Warum agieren die Staatsbürger:innen derart gegen ihre eigenen Interessen? Die Antwort ist relativ einfach: Seit 1970 werden mit Öl und Gas täglich durchschnittlich drei Milliarden Dollar Gewinn gemacht. Und die fossilen Energiekonzerne tun buchstäblich alles, damit dieses Geschäftsmodell weiter wie geschmiert läuft. Seit Jahrzehnten gründen sie Think Tanks und bezahlen „Propaganda-Söldner“, die Zweifel am Klimawandel schüren und wirksame Gegenmaßnahmen blockieren sollen. Sie haben ein dichtes Netzwerk aus ultrarechten Parteien, konservativen Höchstrichtern und Medien geschaffen, die alle in ihrem Sinne agieren. Detailreich werden die Methoden und „Erfolge“ der Energieriesen aufgezeigt. Ein wichtiges Buch! **HH**

Männer, die die Welt verbrennen – Der entscheidende Kampf um die Zukunft der Menschheit
Christian Stöcker
Ullstein (2024)

Genussreiche Zukunft

Fröhliche Wissenschaft Das Buch beginnt mit einem Witz: Begegnen sich zwei Gletscher. Fragt der eine: „Wird uns der Klimawandel schaden?“ Schüttelt der andere den Kopf: „Ich weiß nicht. Wir werden Seen.“ Empörung und Verzweiflung über die steigenden CO₂-Emissionen und die unzureichenden Klimaschutzmaßnahmen haben nichts gebracht. Im Gegenteil: Die Angst vor dem drohenden Klimakollaps lähmt und behindert Veränderungen. Roger Hackstock geht den umgekehrten Weg und begegnet der Bedrohung mit Ironie und Humor. Den apokalyptischen Zukunftsszenarien setzt er die Vision eines klimaneutralen, entspannten und genussreichen Lebens entgegen. Statt Verzicht geht es also um Lebensfreude. Er zeichnet Zukunftsbilder, die positiv und erstrebenswert sind. Dabei stellt er auch zahlreiche Alternativprojekte vor, die zeigen, wie es funktionieren könnte. Er geht damit einen anderen Weg als Christian Stöcker (siehe linke Spalte), möchte aber dasselbe erreichen. **HH**

Wie wir die Welt retten, ohne uns dauernd Sorgen zu machen – Der Klimakrise mit Zuversicht begegnen
Roger Hackstock
Kremayr & Scheriau (2025)

Image Climate Dignity

Würde Der würdevolle Umgang mit allen Lebewesen, der Natur und ihren Ressourcen steht im Mittelpunkt einer aktuellen Ausstellung im Wiener Künstlerhaus. Die global voranschreitende Klimakrise wirft die Frage auf, wie Mensch und Natur in Zukunft im Einklang miteinander leben und existieren können. 30 heimische und internationale Kunstschaffende widmen sich dieser Frage und befassen sich in 15 Projekten mit einem erweiterten Verständnis von Würde. Die Ausstellung vermittelt Wissen über die fortschreitende Zerstörung unserer Lebensgrundlage, des Planeten Erde, aber macht auch Mut, dagegen anzukämpfen. **LK**

Image Climate Dignity findet bis zum 9. Juni 2025 in der Künstlerhaus Vereinigung in Wien statt.

Infos unter:
<https://www.imagineclimatedignity.at/>

Die gute Nachricht zum Schluss

Seit fast 20 Jahren gibt es nun schon Foodcoops in Österreich. Diese Lebensmittelkooperativen verstehen sich als Alternative zum herkömmlichen Lebensmittel- und Agrarsystem. Mittlerweile gibt es mehr als 110 solcher Initiativen, die meist als Vereine organisiert sind. Nachhaltiger Konsum, lokale Produzent:innen, faire Preise und gemeinschaftliches Gestalten stehen im Fokus der Konsuminitiativen. Foodcoop-Mitglieder engagieren sich aktiv in Arbeitsgruppen, aber auch Fördermitgliedschaften werden bei vielen Kooperativen angeboten. Das Beste: Mitmachen kann jede:r – und wer keine Foodcoop in der Nähe hat, findet auf der Website der Interessensgemeinschaft Foodcoops hilfreiche Tipps zur Gründung einer eigenen Initiative: www.foodcoops.at. **LK**



Ein Podcast für transformative Ideen

Zuhören „The Book on Fire“ ist ein englischsprachiger Podcast für alle, die sich gerne intensiv mit systemkritischen Denker:innen auseinandersetzen. Komplexe Texte werden Kapitel für Kapitel besprochen und dadurch leichter zugänglich gemacht – sei es begleitend zur eigenen Lektüre oder einfach zum Zuhören. Im Fokus stehen die Kritik an Machtstrukturen, alternative Gesellschaftsmodelle und transformative Ideen. So wird radikales Denken des Wandels in Donna Haraways „Unruhig bleiben“ in den ersten sechs Kapiteln diskutiert, gefolgt von Silvia Federicis Analyse der historischen Wurzeln von Kapitalismus und Patriarchat in „Caliban und die Hexe“ und dem 720 Seiten starken Buch „The Dawn of Everything“ von David Graeber und David Wengrow, das vorherrschende Narrative über die Entstehung von Ungleichheit hinterfragt. Sie alle eröffnen neue Denkwege und zeigen, dass unsere Welt nicht alternativlos, sondern veränderbar ist. **LW**

Abrufbar unter:
www.thebookonfire.podbean.com/



Wissen zu Wasser

Naturschutz Ohne Wasser kein Leben. Deshalb ist es auch ein anerkanntes Menschenrecht. Durch die Klimakrise wird jeder Tropfen noch wertvoller. Global verbrauchen wir Menschen derzeit mehr Wasser, als verfügbar ist. Neben dem sich wandelnden Klima belasten vor allem Industrie und Landwirtschaft die kostbare Ressource Wasser. Flüsse, Seen und Grundwasser sind weltweit mit Schadstoffen wie Mikroplastik, Chemikalien, Arzneimittelresten, Düngemittel und Pestiziden belastet und werden für den Abbau von Rohstoffen wie Kupfer oder Lithium verbraucht. Dies führt unter anderem zu Konflikten mit den Menschen vor Ort. Überhaupt verschärft Wasserknappheit Konflikte – mehr als 120 werden jährlich weltweit gezählt. Umso wichtiger ist es, als Weltgemeinschaft zusammenzuarbeiten. Der Wasseratlas liefert allgemeine Daten zu Wasser, zum Wasserverbrauch von Wirtschaft und Landwirtschaft und zu Lösungen, auch für Österreich. Renaturierung hilft zum Beispiel, um Hochwasser zu vermeiden. Wie immer runden informative und schön gestaltete Grafiken auch diesen Umweltatlas ab. **SI**

Wasseratlas – Daten und Fakten über die Grundlage allen Lebens

Zu finden unter:
www.global2000.at/publikationen/wasseratlas



Solidarität statt Autorität

Sammelband Wie wirkt sich der politische Rechtsruck auf die Arbeit von Gewerkschaften aus? Was können Betriebsräte tun? Und wie kann autoritären Tendenzen innerhalb von Gewerkschaften und in Betrieben begegnet werden? Hans-Jürgen Urban, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall, bietet mit seinem Sammelband „Gute Arbeit gegen rechts“ Erklärungen und Lösungsansätze zu diesen aktuell drängenden Fragen. Die zentralen Lösungskonzepte sind dabei: politische Aktivierung, Solidarität und Mitbestimmung. Anhand betrieblicher Praxisbeispiele und gut aufbereiteter Daten zeigen die Beiträge des Buches, wie gewerkschaftliche Organisation die Zufriedenheit mit demokratischen Systemen erhöht. Die Hauptthese lautet: Wahrgenommene Partizipationschancen (z. B. die Mitbestimmung der Belegschaft) und gemeinsam erlebte Arbeitskonflikte verringern die Zustimmung zu rechtsextremen Einstellungen. Durch die systematische Beteiligung der Arbeitnehmer:innen lassen sich auch bestehende Sorgen und Ängste vor dem sozialen und ökologischen Umbau reduzieren. Ein Buch, das in die aktuelle politische Konjunktur passt, Denkanstöße gibt und eine wichtige Botschaft vermittelt: Wir haben es selbst in der Hand. **MK**

Gute Arbeit gegen Rechts
Hans-Jürgen Urban (Hrsg.)
VSA: Verlag (2024)

Notwendige Energiewende: Kommen wir mit Deregulierungen von Umweltverfahren schneller ans Ziel?

PRO

Die im Titel gestellte Frage ist mit Nachdruck mit Ja zu beantworten. Die Deregulierung und damit Beschleunigung von Genehmigungsverfahren ist essenziell für eine gelingende Energiewende. Sie kann nur erreicht werden, wenn die bestehenden Strukturen der Energieerzeugung, -verteilung und -speicherung umfassend umgestaltet werden. Das bedeutet aber, dass neue Anlagen für die Energieerzeugung, für die Energieverteilung und für die Energiespeicherung errichtet werden müssen.

Wenn es jedoch um die konkreten Maßnahmen geht, dann zeigt sich die große Problematik unserer Zeit: Praktisch alle bekennen sich zur Energiewende und zum Umstieg auf Stromerzeugung durch erneuerbare Energien, aber die wenigsten wollen die dafür erforderlichen

„Wer Ja zur Energiewende sagt, muss auch Ja zu einem raschen Ausbau der Energieinfrastruktur sagen.“

Anlagen. Bürgerinitiativen und Umwelt-NGOs beeinspruchen Kraftwerksbauten, machen gegen Windparks mobil und wenden sich gegen die Errichtung von Stromleitungen.

Das hat Folgen. Bei größeren, insbesondere auch für die Klima- und Energiewende bedeutsamen Vorhaben dauern die Genehmigungsverfahren viel zu lange, mitunter fünf bis zehn Jahre. So lässt sich das Ziel der Klimaneutralität in naher Zukunft aber nicht erreichen. Die Energiewende kann nur gelingen, wenn die dafür erforderlichen Maßnahmen, an denen ein überragendes gesamtgesellschaftliches und damit öffentliches Interesse besteht, auch wirklich rasch umgesetzt werden können.

Auch die EU hat den Handlungsbedarf erkannt und in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2023 (RED III) klare Vorgaben zur Beschleunigung des Ausbaus von erneuerbaren Energien gesetzt. Die neue Bundesregierung muss für deren rasche Umsetzung auf nationaler Ebene sorgen.

Jürgen Streitner ist Leiter der Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik in der Wirtschaftskammer Österreich.

© WKÖ



CON

Jedes Projekt – sei es Windpark, Solarpark oder Staudamm – benötigt Raum. Dieser Raum ist begrenzt und erfordert eine Abwägung zwischen der Energieausbeute und den Eingriffen in Ökosysteme. Umweltverfahren sind für diese Beurteilung besonders bei großen Projekten essenziell. Deregulierung verursacht Chaos und Widerstand und gefährdet sogar die Klimaziele.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung dauert durchschnittlich nur 10,6 Monate. Zu Ausreißern kommt es, weil die Unterlagen der Projektwerbenden nicht vollständig sind, die Behörden keine ausreichenden Ressourcen haben oder bei der Standortfestlegung schlecht geplant wurde. Laut Bundesministerium für Klimaschutz wird im Schnitt mehr als die Hälfte der Verfahrensdauer für Nachbesserungen benötigt. Erst danach kommt es zur öffentlichen Auflage und Beteiligung der Öffentlichkeit. Echte Beschleunigung geht anders. Vorgelagerte Planungsverfahren verhindern Chaos bei der Standortwahl und stärken Akzeptanz in der Bevölkerung, wie Beispiele aus dem Burgenland und Wien zeigen.

„Artenschutz und Klimaschutz dürfen kein Widerspruch werden. Dafür braucht es starke Verfahren statt Deregulierungs-Chaos.“

Windkraft und Photovoltaik sind entscheidend für die Energiewende, doch ihr Ausbau darf den Klimaschutz nicht gefährden, der wiederum auf intakte Ökosysteme angewiesen ist. Laut Weltklimarat absorbieren natürliche Kohlenstoffsinken rund die Hälfte der globalen CO₂-Emissionen. Österreichs Moore speichern auf nur 0,25 Prozent der Landesfläche etwa das Doppelte des nationalen CO₂-Ausstoßes in 2023. Es nützt dem Klima wenig, wenn Erneuerbare durchgepeitscht werden, dabei aber Lebensräume und Kohlenstoffspeicher unwiederbringlich verloren gehen. Durch starke Umweltverfahren können alle Ziele vereint werden: die Deckung des Energiebedarfs und der Schutz der Natur.

Viktoria Ritter

ist Umweltjuristin und beschäftigt sich im ÖKOBÜRO, der Allianz der Umweltbewegung, mit völker- und europarechtlichen Fragen.

© Ökobüro



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**
Raffaella Neustifter, Hatun Atasayar, Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos, 2024
- 71b Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen – 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 Dieselautos 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

MOVE →

MOBILITÄT DER ZUKUNFT – VERKEHRSPOLITIK NEU GESTALTEN

Die Zukunft der Mobilität braucht **engagierte Stimmen!** Unser **Lehrgang MoVe** gibt dir das Wissen und die Werkzeuge, um Verkehrspolitik nachhaltig und sozial gerecht mitzugestalten.

 **Praxisnah
& interaktiv**

**Dein Wissen &
deine Inputs sind
gefragt!** 

 **ECTS-Punkte
für Studierende**

Ob Gewerkschafter:innen,
Betriebsratsmitglieder,
Studierende oder
Aktivist:innen aus der
Umwelt- und Sozialbewegung:
**Gestalte die Mobilität
von morgen!**

Bewirb dich!
wien.arbeiterkammer.at/move

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

wiener stadt gespräch

AK Wiener Stadtgespräch mit Wochenzeitung Falter: Spannende Gäste diskutieren zu aktuellen, sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen, demokratie- und medienpolitischen Themen. Schauen Sie auf unsere Website!



FALTER

www.wienerstadtgesprach.at

