

Wirtschaft & Umwelt

Zeitschrift für
Umweltpolitik und
Nachhaltigkeit

www.ak-umwelt.at

Euro 1,80

Gerechtigkeit auf der Straße

Der Straßengüterverkehr ist eine Lebensader unserer Gesellschaft. Seine ökologischen und sozialen Kosten sind jedoch ungerecht verteilt. Für mehr Sicherheit, bessere Arbeitsbedingungen und Klimaschutz müssen Kostenwahrheit und eine Verlagerung auf die Schiene erreicht werden.

© Canetti | Shutterstock

- Ökologisches Ausliefern – Arbeit der Fahrradbot:innen im Wandel **SEITE 22**
- Es muss nicht immer Tand sein – Tipps für den Spielzeugkauf **SEITE 24**
- „Omnibus“-Initiative – Mehr Deregulierung, weniger Demokratie? **SEITE 26**
- Geld für die Klimaziele – Studie zeigt, was Kommunen brauchen **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

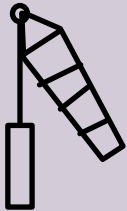
Die WUM-Redaktion misst bei aktuellen Entwicklungen aus Wirtschaft und Umwelt nach.



ORKANBÖE 150 km/h auf der Autobahn

Der niederösterreichische FPÖ-Landesparteiobmann und Verkehrslandesrat Udo Landbauer möchte Österreich auf die Überholspur bringen und endlich das „Ausbremsen unserer fleißigen Pendler“ beenden, die „das Land am Laufen halten“. Am Schnelllaufen halten – ver-

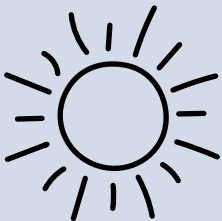
mutlich. Keiner ist beim Kulturkampf um den schwersten Bleifuß flotter unterwegs als Landbauer. Noch bevor wer „Wroooooom-Wroooooom“ sagen kann, bekommt das Land dank dieses rasenden „Fortschritts“ mehr Lärm, mehr Gefahr und mehr Energieverbrauch. **FJ**



WINDSTILLE Ein Jahr ohne Verkehrstote

In Helsinki ist seit einem Jahr kein Mensch mehr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Das in Europa einmalige Erfolgsrezept: flächendeckende Tempolimits von 30 km/h, verkehrsberuhigende Maßnahmen und ein gut ausgebautes Öffi-Netz. Auch die Infra-

struktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wurde zuletzt deutlich verbessert. Um Unfälle mit E-Scootern zu vermeiden, gelten besonders strenge Regeln: tagsüber 20 km/h, nachts 15 km/h – und in Wochenendnächten sind die Leihgeräte sogar verboten. **LW**



SONNENSCHNEIN Photovoltaikspende für energiearme Haushalte

In Österreich steigt die Energiearmut stetig. Laut Statistik Austria ist mittlerweile rund jede:r Zwanzigste betroffen. Das sind Menschen, die ihre Wohnung nicht ausreichend heizen oder kühlen können, denen es an geeigneter Beleuchtung fehlt oder die alltägliche Haus-

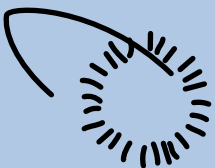
haltsgeräte wie Herd und Waschmaschine nicht selbstverständlich nutzen können. Mit der Caritas-Stromspende in Kooperation mit Robin Powerhood können Haushalte, die ihren eigenen Sonnenstrom produzieren, Überschüsse spenden. **SI**



AUFWINDE Anreizschaffende Maßnahmen

Landwirtschaftsminister Norbert Totschnig (ÖVP) möchte den Klimaschutz nicht „diktieren“, sondern die Bevölkerung „mitnehmen“. Nun wohnen aber beispielsweise 43 Prozent aller Haushalte in Österreich zur Miete. Diese Menschen haben meist keine Möglichkeit, auf

eine saubere Heizung umzusteigen. Ebenso hat rund die Hälfte der Bevölkerung an ihrem Wohnort keine guten Öffis. Wie will Totschnig deren Autoabhängigkeit beseitigen und sie „mitnehmen“? Bräuchte es hier nicht eher eine „Öffensive“? **HH**



KUGELBLITZ „Klima Intuition“

Die Bank JPMorgan hat unter dem Titel „Klima Intuition“ eine Abschätzung der Klimawandelfolgen veröffentlicht. Darin kommt sie zu dem Schluss, dass ein Temperaturanstieg von mehr als 5 Grad möglich sei, der das Absinken des weltweiten BIP um 100 Prozent bedeu-

ten würde. Diesen zivilisationsbeendenden Temperaturanstieg beziffert die Bank mit einer Wahrscheinlichkeit von knapp 20 Prozent. Die Chancen der Menschheit stünden somit schlechter – wie die Studie wortwörtlich sagt – als bei einem Spiel Russisch Roulette. **FJ**

Inhalt

Schwerverkehr und Lkw-Transit

Die Umwelt- und Gesundheitskosten des Straßengüterverkehrs müssen gerechter verteilt werden. Seite 10

Straßengüterverkehr braucht Kontrolle

Auf Österreichs Straßen werden soziale und ökologische Standards missachtet. Seite 13

Fernfahrer Markus Müller im Interview

Seite 16

Liberalisierung führt aufs Abstellgleis

Die angestrebten Verlagerungsziele des Güterverkehrs auf die Schiene rücken in weite Ferne. Seite 17

Wirtschaftswachstum mit weniger Verkehr?

Eine wirtschaftlich verträgliche Reduktion des Güterverkehrswachstums in Österreich ist möglich. Seite 20

Fahrradbot:innen im Wandel

Mehr Gerechtigkeit für die prekär beschäftigten Zusteller:innen Seite 22

Weniger Plastik und mehr Kreativität

Worauf beim Spielzeugkauf geachtet werden sollte Seite 24

„Omnibus“: Vorfahrt Deregulierung

Die EU-Kommission schafft Schutzvorschriften im Eiltempo ab Seite 26

Klimainvestitionen ermöglichen

Wie können Kommunen ihre Klimaziele finanzieren? 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 12404

Redaktion Lukas Oberndorfer (Chefredakteur) **LO**, Frank Jödicke (Koordinierender Redakteur, Chef vom Dienst) **FJ**, Doris Artner-Severin **DA**, Judith Fitz **JF**, Franz Greil **FG**, Thomas Hader **TH**, Heinz Höglesberger **HH**, Max Knapp **MK**, Astrid Schöggel **AS**, Sabine Stelczenmayr **SA**, Christoph Streissler **CS**, Iris Strutzmann **SI**, Lisa Weinberger **LW**

Sekretariat Sabrina Pochop **SP**, Josephine Graf **JG**

Konzeption Jakob Fielhauer, fielhauer.at

Layout & Infografik Julia Stern **JS**, design@scheresternpapier.at

Druck Gugler Medien 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® druckimprint



klimafreundlich gedruckt

Gerechtigkeit auf der Straße

Der Straßengütertransport in Österreich hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten nahezu verdoppelt. Es ist an der Zeit, die ökologischen und sozialen Lasten zu reduzieren und gerechter zu verteilen.



Von Lukas Oberndorfer

Anfang September protestierte die Frächterlobby mit 60 Lkw medienwirksam vor dem Wiener Verkehrsministerium, um gegen eine Mauterhöhung zu demonstrieren. Wer Gerechtigkeit auf der Straße erreichen will, muss vieles unter den sprichwörtlichen „einen Hut“ bringen. Die Anrainer:innen, die unter Lärm und Abgasen leiden, die Lkw-Fahrer:innen, die unter oftmals schwierigsten Bedingungen einer meist unzureichend entlohnten Beschäftigung nachgehen, zukünftige Generationen, die ein Anrecht auf einen lebenswerten Planeten haben, und nicht zuletzt ein sanierungsbedürftiges Staatsbudget.

Ganz ohne Gütertransport auf der Straße wird es nicht gehen, aber die damit verbundenen Lasten müssen gerecht verteilt werden. Der Umstieg auf die Schiene wird oft beschworen, doch die Umsetzung lässt auf sich warten. Ein Grund dafür liegt in der unzureichenden Kostenwahrheit. Der Schienenverkehr ist teuer, weil für jeden Meter Transport auf der Schiene eine „Schienenmaut“ in Form des Infrastrukturnutzungsentgelts anfällt, während die Landes- und Gemeindestraßen gratis befahren werden dürfen.

Die Kosten für Bau und Erhalt der Straßen zahlen alle, die Gewinne machen wenige Transportunternehmen. Österreich braucht jetzt Geld für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, für sichere Straßen und mittelfristig für den Umstieg auf ökologischere Transportmittel als Diesel-Lkws. Diese Mittel sollten aus einer gerechten Maut stammen, die den Gütertransport auf allen Straßen Österreichs umfasst.

Lukas Oberndorfer

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



© Frank Jödicke

Österreich geht das Wasser aus?

Trockenheit Die Klimakrise führt zu weniger Grundwasser. Trotz der hohen Niederschlagsmengen in der ersten Julihälfte zeigten noch immer 59 Prozent aller Grundwassermessstellen in Österreich Mitte Juli einen niedrigen oder sehr niedrigen Wasserstand, wie die Umweltorganisation Greenpeace mitteilte. Bei jeder zehnten Messstelle lag der Wasserstand so niedrig wie noch nie um diese Zeit. Westösterreich ist stark betroffen. Der schneearme Winter und das im Frühling daraus resultierende fehlende Schmelzwasser senkten die Grundwasserstände. In Tirol meldeten 86 Prozent, in Salzburg 85 Prozent, in Vorarlberg 72 Prozent und in Oberösterreich 70 Prozent der Messstellen niedrige oder sehr niedrige Werte. Auch Ostösterreich stand zunehmend unter Druck. Zwar wirkten die hohen Sep-

temberniederschläge des Jahres 2024 noch nach, doch seither sanken die Pegel – vielerorts war die Lage bereits angespannt. Dank des Regens über den Sommer sind die Grundwasserreserven fast überall in Österreich wieder gut gefüllt. Die angespannten Grundwasserstände Anfang des Sommers zeigten erneut, dass die Klimakrise unseren Wasserhaushalt verändert. Jetzt gilt es, für die Zukunft vorzusorgen. Ein transparentes Entnahmeregister für Grundwasser inklusive Wasserzähler, das auch die Landwirtschaft einschließt, wäre ein wichtiger erster Schritt, meint die AK. **SI**

Mobilitätsabgabe in Salzburg

Tourismus Seit dem 1. Mai 2025 müssen alle Urlauber:innen im Land Salzburg pro Nächtigung 50 Cent Mobilitätsabgabe zahlen. Dafür dürfen sie landesweit alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Und das tun sie auch: Die Beherbergungsbetriebe, wie Hotels und Pensionen, haben in den ersten 100 Tagen rund 1,5 Millionen dieser Guest Mobility Tickets ausgegeben. Die Idee dahinter ist bestechend: Die Nächtigungsgäste beteiligen sich an der Finanzierung des ohnehin bestehenden öffentlichen Verkehrs und können ihn einfach und kostengünstig nutzen. Das Land erwartet sich dadurch zusätzliche Einnahmen von jährlich 20 Millionen Euro, die zumindest teilweise für den Öffi-Ausbau in entlegenen Regionen eingesetzt werden sollen. **HH**



„Im Güterverkehr auf der Straße müssen die bestehenden Gesetze konsequent durchgesetzt werden, damit faire Arbeitsbedingungen herrschen und nicht die Allgemeinheit, sondern die Transportunternehmen die hohen Umweltkosten zahlen.“

**AK Präsidentin
Renate Anderl**



© Sebastian Philipp | BAK

„Omnibus“-Paket verschärft Rechtsunsicherheit

Europäische Union Die Europäische Kommission will Bürokratie abbauen und arbeitet dazu an einem umfassenden „Omnibus-Paket“. Dieses umfasst wesentliche Aspekte des Green Deals, darunter die stark umstrittenen Erleichterungen beim Lieferkettengesetz und bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auch Genehmigungsverfahren sollen als Teil eines „Umwelt-Omnibus“ weiter beschleunigt werden. Welche konkreten Änderungen geplant sind, lässt die Kommission aber noch offen. Das erschwert eine kritische Auseinandersetzung im Rahmen der laufenden öffentlichen Konsultation erheblich.

Davon abgesehen ist fraglich, ob die bisherigen Vorschläge einem verfassungsrechtlichen Stresstest standhalten würden. Gemäß der EU-Charta müssen alle Maßnahmen, die die europäischen Grundrechte betreffen, notwendig und verhältnismäßig sein. Diese Anforderungen können die „Omnibus“-Vorschläge möglicherweise nicht erfüllen. So finden sich keine Belege dafür, dass weniger restriktive Alternativen ernsthaft geprüft wurden. Das führt zu mehr statt weniger Rechtsunsicherheit und schadet damit auch Unternehmen. Benötigt werden nicht weniger, sondern vielmehr klare, verhältnismäßige und rechtlich haltbare Vorschriften (siehe Beitrag S. 26). **LW**



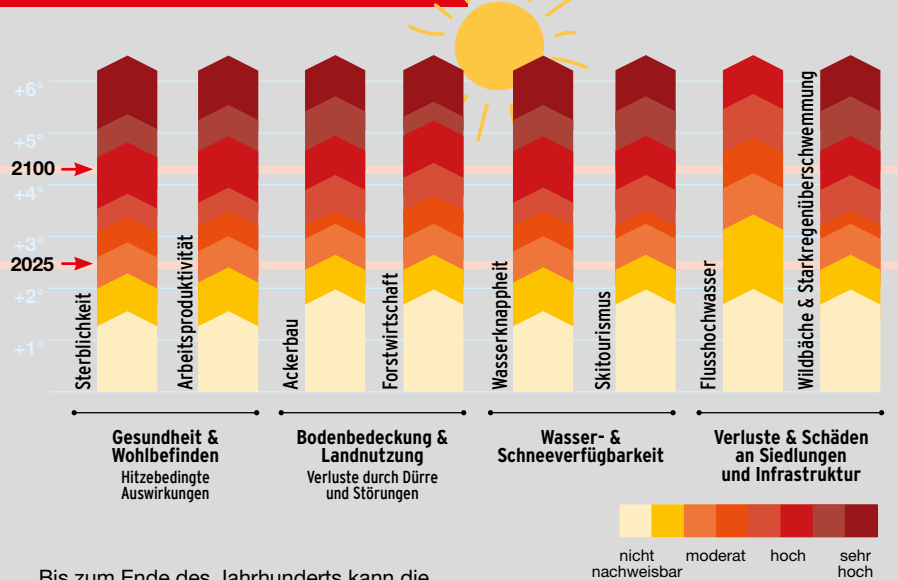
© Nicolas Mahler

Dänemark will PFAS-Pestizide verbieten

Ewigkeitschemikalien Seit einiger Zeit ist die chemische Verbindung Trifluoressigsäure (TFA) in Diskussion, da sie als wahrscheinlich fortpflanzungsgefährdend eingestuft wird. Die Europäische Lebensmittelbehörde EFSA führt derzeit eine gesundheitliche Bewertung von TFA durch, deren Ergebnis für Frühjahr 2026 erwartet wird. Dänemark ist nun vorgeprescht und will die Zulassung von 23 PFAS-Pestiziden verbieten, die TFA bilden können und im Grundwasser zu finden sind. Diese als PFAS bezeichneten langlebigen und sehr mobilen chemischen Verbindungen sind auch ein Problem für unser Trinkwasser. Laut EU-Pestizidrecht dürfen zugelassene Pestizide kein Risiko für das Grundwasser darstellen.

In den letzten Jahren wurde TFA in Oberflächengewässern, Grundwasser und Trinkwasser nachgewiesen. Die Messungen wurden in verschiedenen EU-Ländern wie Dänemark, Schweden, den Niederlanden, Deutschland und Belgien durchgeführt. Eine Untersuchung des deutschen Umweltbundesamtes zeigt, dass PFAS-Pestizide in landwirtschaftlichen Gebieten die Hauptquelle für TFA in ländlichen Gebieten sind. Österreich sollte dem dänischen Vorbild folgen und PFAS-Pestizide ebenfalls verbieten. **SI**

Wirtschaft und Umwelt in Zahlen



Bis zum Ende des Jahrhunderts kann die Erwärmung in Österreich mehr als 4°C betragen. Heute – bei einer Temperaturänderung von +2,4°C – sind die hitzebedingten Belastungen in einigen Bereichen bereits problematisch, bis 2100 können sie fast überall sehr hoch sein.



Quelle: Zweiter Österreichischer Sachstandsbericht zum Klimawandel | AAR2

Hier abrufen →

Besorgniserregende Risiken

Klimaerhitzung In Österreich treffen wir heute Entscheidungen, die Auswirkungen für die nächsten Jahrhunderte haben werden. Denn selbst wenn wir Maßnahmen zur Eindämmung der Klimakrise ergreifen, wird es so lange dauern, bis die CO₂-Mengen in der Atmosphäre wieder zurückgehen. Je weniger Ausstoß heute, desto weniger Erhitzung morgen. Jedes Zehntelgrad entscheidet darüber, wie risikoreich das Leben zukünftiger Generationen in Österreich sein wird. Der zweite Sachstandsbericht zum Klimawandel in Österreich zeigt dies auf.

Schon heute können die Wissenschaftler:innen mit Sicherheit sagen, dass es einen Zuwachs „moderater“ klimabedingter Risiken in Österreich gibt. Aktuell beträgt die globale Erwärmung 1,4 Grad Celsius. Das alpine Österreich heizt sich stärker auf als Länder, die am Meer liegen, und wird eine mittlere Temperaturänderung von 3,1 Grad verzeichnen.

Zwar sinken die Treibhausgasemissionen in Österreich, doch die Anpassungsbemühungen sind noch unzureichend, um den zunehmenden Klimarisiken zu begegnen.

Bei den umgesetzten politischen Maßnahmen ist ein globaler Anstieg der Durchschnittstemperatur von etwa 2,7 Grad Celsius bis zum Ende des 21. Jahrhunderts zu erwarten.

Auswirkungen auf Gesundheit, Natur und Wirtschaft

Die Folgen für Gesundheit und Wohlbefinden sind beträchtlich. Wer in heißen Sommernächten auch bei offenem Fenster keinen Schlaf findet, ist weniger produktiv und akut gesundheitsgefährdet. Am Ende des Jahrhunderts wird dieses Risiko in Österreich „hoch“ oder „sehr hoch“ sein.

Ebenso wird das Risiko für Nutzpflanzen und Wälder „hoch“, die Wasserknappheit wird steigen und zugleich die Schäden durch Starkregen, weil die Klimaerwärmung die Wetterextreme verstärkt. Um diesen laut Sachstandsbericht heute als weitgehend gesichert anzunehmenden Gefahren zu entgegen, sollte nun ein klar definierter, langfristiger Dekarbonisierungspfad eingeschlagen werden, der weitreichende Maßnahmen in allen Lebens- und Wirtschaftsbereichen umfasst. **FJ**



© Ranael Iskhanyan | Unsplash

Internationaler Gerichtshof stärkt Klimaschutz

Vereinte Nationen Der Internationale Gerichtshof in Den Haag hat sich erstmals zum Klimaschutz geäußert und diesen zu einer rechtlich verbindlichen Pflicht gemacht. Insbesondere große und historisch relevante Emittenten wie die USA oder die EU müssen ihre Klimapolitik streng und mit „höchstmöglicher Ambition“ an der 1,5-Grad-Grenze ausrichten. Zudem besteht eine Pflicht zur internationalen Zusammenarbeit im Interesse zukünftiger Generationen. Die Pflicht zum Klimaschutz leitet sich unter anderem aus den Grund- und Menschenrechten ab und sie gilt auch für Staaten, die nicht Vertragspartei der UN-Klimaverträge sind. Denn die völkerrechtlichen Pflichten im Klimaschutz resultieren nicht nur aus den Klimaverträgen, sondern auch aus allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen. Auch der Ausstieg aus dem Pariser Klimaabkommen entbindet die USA somit nicht von ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen. Für künftige Klimaklagen ist besonders die Klarstellung relevant, dass Staaten konkrete Sorgfaltspflichten haben. Der Internationale Gerichtshof sendet eine klare Botschaft: Politischer Wille allein reicht nicht, um Völkerrecht einzuhalten. **LW**

© Anni Spratt | Unsplash



Studie

Download:

https://wien.arbeiterkammer.at/meinesituation/klimawandel/Presseunterlagen_20250729.pdf



„Wenn Steuern allein für die Vermeidung klimaschädlichen Verhaltens nicht ausreichen, ist Ordnungspolitik gegen klimaschädlichen Luxuskonsum gefragt.“

Wer spürt die Hitze am meisten?

Klimakrise Die Lasten durch die zunehmende Hitze sind ungleich verteilt und werden im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2019 als gravierender empfunden. Ein Zwischenbericht der Arbeiterkammer zeigt, dass sich die Belastung durch Hitze umso stärker auswirkt, je niedriger das Einkommen ist. Die Sonderauswertung der Daten des „Mikrozensus Austria“ der Statistik Austria belegt im Detail, dass unselbstständig Beschäftigte, Frauen und jüngere Arbeitnehmer:innen eine größere Belastung angeben und weniger Möglichkeiten haben, der Hitze zu entkommen. Hinzu kommt: Je geringer das Haushaltseinkommen ist, desto heißer sind Wohnung und Wohnumfeld. Einfamilienhäuser sind „cooler“ als große Wohnblöcke, und Mieter:innen spüren grundsätzlich mehr Hitze als Personen mit Wohneigentum. Die Frage ist, wie diese Ungerechtigkeit ausgeglichen werden kann. Benötigt werden mehr öffentliche Investitionen in eine klimafreundliche Infrastruktur, die durch eine sozial gerechte CO₂-Bepreisung finanziert werden sollte, sowie ein entsprechender Finanzierungsbeitrag der Vermögenden. Denn während die Emissionen privater Haushalte mit dem Einkommen steigen, sinkt die Belastung durch die Klimakrise. **FJ**

Kommentar

Ein Spalt von drei Prozent



Von Christoph Streissler

Eine verschlossene Tür steht im übertragenen Sinn für eine verpasste Chance. Öffnet sich hingegen eine Tür, so winken neue Möglichkeiten. Doch es gibt auch das Bild der Gefahr: Wenn eine Tür nur einen Spalt geöffnet wird, können wir sie vielleicht nicht mehr schließen und sind dem Übel, das durch die Tür dringt, wehrlos ausgeliefert.

Die Europäische Kommission hat vorgeschlagen, die Treibhausgase in der EU bis zum Jahr 2040 um 90 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu verringern. So weit, so gut. Doch gleichzeitig öffnet sie die Tür für sogenannte internationale Gutschriften. Im Gegensatz zu ihren bisherigen Klimazielen soll es nämlich 2040 möglich sein, drei Prozentpunkte des Reduktionsziels nicht durch Maßnahmen in der EU, sondern durch Zukauf von Zertifikaten aus Staaten außerhalb der EU zu erfüllen.

Derartige Zertifikate haben jedoch einen schlechten Ruf. Die Klimaschutzprojekte, aus denen sie stammen, bewirken viel weniger Emissionsreduktionen, als das Zertifikat verspricht. Anstatt Geld in wirksame Klimaschutzinvestitionen in der EU zu stecken, dürfen sich die Mitgliedstaaten in Zukunft mit billigen, aber wirkungslosen Gutschriften freikaufen.

Die Tür ist nun einen Spalt offen. Niemand kann garantieren, dass sie nicht weiter geöffnet wird. Je weiter sie aufgeht, desto düsterer werden die Aussichten für eine klimaneutrale EU. Für das Erreichen der Pariser Klimaziele schließt sich dann die Tür für immer.

Christoph Streissler

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



Vor 30 Jahren

Öko-Steuern „Auf Strom und Gas soll zusätzlich eine Energiesteuer eingehoben werden [...] Ökosteuern sind keine Wunderwaffe im Umweltschutz. Zum Beispiel können Firmen, die den Markt beherrschen, höhere Kosten durch Umweltafgaben einfach auf die Preise überwälzen. Für sie sind Ökosteuern kein Anreiz umweltfreundlicher zu produzieren. Zugleich ist zu bedenken: Vor allem durch die Energiesteuer werden etwa einkommensschwache Haushalte oder Pendler aus strukturschwachen Gebieten benachteiligt.“



Vor 15 Jahren

Bittere Ernte „Jahrelang wurde mühsam an einem schnuckeligen Image gearbeitet – die Landwirtschaft, das sind jene erdigen kleinen Landwirte, die in mühsamer beschwerlicher Arbeit für die anderen die Kulturlandschaft hegen und pflegen [...] Durch das „Schwarzbuch Landwirtschaft“ ist aber klar geworden, dass die Agrarförderungen nicht bei den vielzitierten Bergbauern, sondern bei Großbauern und Agrarfunktionären landen. Zusätzlich stellt sich die österreichische Landwirtschaft als Steueroase mit vielen Sonderregelungen dar: 97 Prozent aller Bauern sind von der Einkommensteuer befreit.“

„Wir brauchen klare politische Vorgaben, um Planungssicherheit zu schaffen“

Peter Hanke, der ehemalige Wiener Stadtrat für Finanzen und Wirtschaft, hat am 3. März 2025 den Posten des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur übernommen. Mit der Wirtschaft & Umwelt sprach er über die brennenden Herausforderungen der nächsten Legislaturperiode.

Österreich muss sparen. Viele Straßen sind in schlechtem Zustand und sanierungsbedürftig, trotzdem werden beispielsweise in Niederösterreich neue Straßen gebaut. Ist dies nicht ein Widerspruch?

Nein, denn wir setzen mit der ASFINAG auf einen Mix aus Sanierung und Neubau, da wo es nötig ist. Das ist mir wichtig, denn der österreichische Lebens- und Wirtschaftsraum ist auch auf eine moderne und zukunftsfitte Infrastruktur angewiesen. Diese Investitionen kurbeln zudem auch die Konjunktur an und sichern Arbeitsplätze. Gleichzeitig investieren wir aber auch gezielt in die E-Mobilität, denn ihr gehört die Zukunft. Bis Ende 2026 stellen wir 480 Millionen Euro etwa für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung.

Der Kampf gegen die Klimaerhitzung verlangt zweifellos einen langen Atem. Gerade versucht die Autoindustrie allerdings, das geplante Verbrennerverbot ab 2035 wieder zu kippen. Wie stehen Sie dazu?

Das große Thema heißt Dekarbonisierung. Das gilt für alle Bereiche, ob im Mobilitätsbereich oder auch im Energiebereich. Mir ist es immer wichtig, klare politische Vorgaben zu machen, denn diese schaffen Planungssicherheit. Daher halte ich an dem gesteckten Ziel des Verbrennerverbots ab 2035 fest. Bei der Umsetzung ist es mir wichtig, alle Partner einzubeziehen – auch die Zulieferindustrie, die in

Bundesminister
Peter Hanke
sucht nach
Kombinations-
lösungen aus Bus
und Bahn, mit
denen Menschen
auf dem Land gut
leben können.



© Tobias Holzer

den letzten Jahrzehnten eine beeindruckende Entwicklung gemacht hat. Wir sollten hier sehr pragmatisch an die Sache herangehen. Und das bedeutet für mich, auch einen Schwerpunkt auf Forschung zu setzen, die das Aus für Verbrennermotoren ja erst möglich macht.

Wie könnte der Marktanteil des ökologischen Schienenverkehrs erweitert werden, zumal niedrige Maut und Dieselprivileg die Straße weiterhin so attraktiv machen?

Mit der Anpassung der LKW-Maut setzen wir eine gezielte verkehrspolitische Maßnahme, die die preisliche Differenz von Straße zu Schiene minimiert.

Mit der Anpassung der Lkw-Maut setzen wir eine gezielte verkehrspolitische Maßnahme. Die Anhebung hat einen wichtigen Lenkungseffekt, da sie die preisliche Differenz von Straße zu Schiene minimiert und durch höhere Kosten für den Straßengüterverkehr Anreize schafft, Gütertransporte auf die umweltfreundlichere Variante zu verlegen. Zudem sichern wir eine verursachergerechte Finanzierung der Infrastruktur.

Die ÖBB-Rahmenpläne sind trotz Kürzungen immer noch sehr ambitioniert. Leider verzögert sich der Ausbau der Regionalbahnen, und sogar Schließungen sind geplant. Dabei könnte der ländliche Raum so recht kostengünstig attraktiver gemacht werden. Wie sehen Sie das? Wir haben von der Vorgängerregierung einen enormen Schuldenberg geerbt. Aufgrund der angespannten budgetären Lage sind alle Ressorts aufgerufen, ihren Beitrag zum Sparen zu erbringen – das gilt auch für uns. Dennoch halten wir die Investitionen in die Schiene bewusst auf sehr

hohem Niveau. Insgesamt fließen bis 2030 rund 20 Milliarden Euro in den Ausbau der Schiene. Bei den Regionalbahnen wissen wir, dass es da gewisse Schwellenwerte für die Wirtschaftlichkeit gibt. Hier könnten Alternativen, wie etwa Busse, die weiter ins Zentrum von Ballungsräumen fahren oder auch Kombinationslösungen aus Bus und Bahn zum Tragen kommen. Wir sind hier in guten Gesprächen und ich bin zuversichtlich, dass wir Lösungen finden werden, mit denen die Menschen auch leben können.

Europa militarisiert sich gerade. Wird dies Auswirkungen auf Österreichs Industriestrategie haben?

Die Neuausrichtung der EU und der Schwerpunkt auf Verteidigung zeigen sich auf vielen Ebenen. Etwa auch im Budgetvorschlag der Europäischen Kommission für die Innovationsprogramme im Mehrjährigen Finanzrahmen 2028 bis 2034. Darin werden im neuen European Competitiveness Fund vier Schlüsselbereiche definiert, die für die Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Resilienz unabdingbar sind. Dazu zählt auch der Bereich Verteidigung, den die EU gemeinsam mit dem Weltraumsektor denkt. Diese Kernbereiche decken sich mit jenen Schlüsseltechnologien, die wir auch in meinem Ministerium definiert haben, da sie für den Standort Österreich hohe Chancen bieten. Auch wenn die Details über das EU-Budget noch offen sind: Das gemeinsame Bekenntnis zur Stärkung dieser Schlüsselbereiche und zur Bereitstellung von Fördermitteln schafft Planungssicherheit und hilft uns natürlich bei der Erarbeitung der Industriestrategie. **FJ**

Schwerverkehr und Lkw-Transit: Warum verzichtet Österreich auf seine Entschädigung?

Der Straßengüterverkehr belastet Österreich massiv: Er verschlechtert die Klimabilanz und bringt hohe Umwelt- und Gesundheitskosten für die Allgemeinheit. Es ist Zeit für eine Wende, doch ob Österreich die notwendigen Schritte ergreift, bleibt fraglich. Von FRANZ GREIL



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

© Erwin Schuh

Seit der Jahrtausendwende hat sich der Güterverkehr auf Österreichs Straßen mehr als verdoppelt. Laut Statistik Austria stieg die Transportleistung seither von 27 auf 55 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2023. Gründe dafür sind fehlende Kostenwahrheit, Sozialdumping und mangelhafte Kontrollen. Diese Faktoren senken die Kosten für wenige Profiteure, während sie eine Lkw-Lawine auslösen, die Beschäftigte, Anrainer:innen, Umwelt und Klima schwer belastet. Auch Frächter:innen, die sich an die Regeln halten, leiden unter unfairen Wettbewerbsbedingungen.

Schweiz als Vorbild: Nachhaltiger Güterverkehr

Während der Lkw-Verkehr in Österreich durch die Decke schießt, zeigt die Schweiz, dass es anders geht. Dort wird seit 2001 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf allen Straßen erhoben, die doppelt so hoch ist wie die österreichische Lkw-Maut auf der Autobahn. Diese Abgabe deckt die enormen Straßenabnutzungskosten sowie Umwelt- und Gesundheitsfolgen ab. Sie finanziert zudem nachhaltige Infrastrukturprojekte wie den Lötschberg- und den St.-Gotthard-Tunnel, die den Güterverkehr auf die Schiene verlagern.

650 Millionen Euro könnten durch Lkw-Maut zusätzlich eingenommen werden.

Österreich zeigt hingegen wenig Mut, wenn es darum geht, Wohlstand durch nachhaltige Verkehrspolitik zu sichern. Weder Bundesregierung noch Bundesländer setzen konsequent auf eine

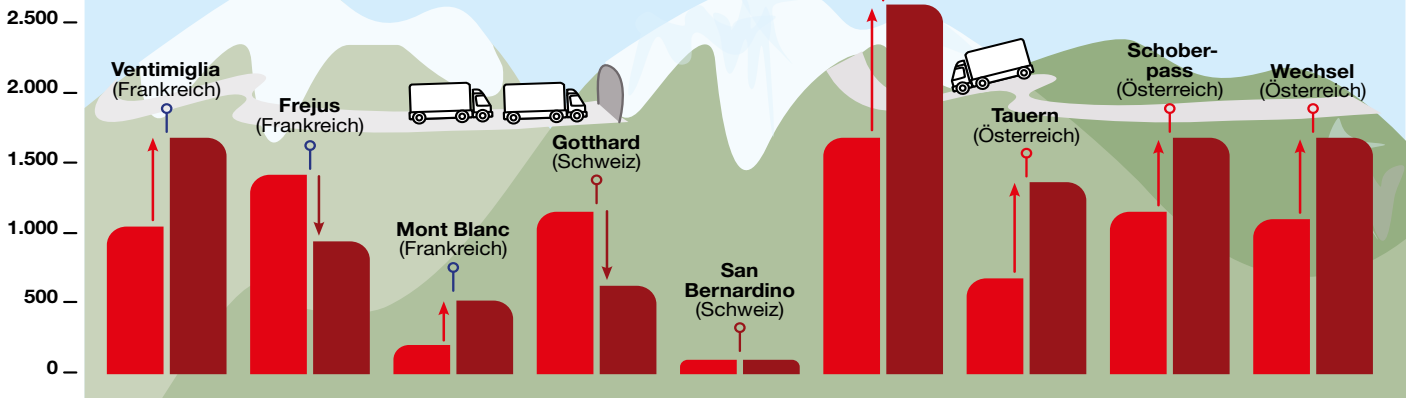
Kostenwahrheit, bei der die Verursacher:innen sämtliche Kosten für Infrastrukturabnutzung und Schäden für Mensch und Umwelt tragen. Die seit den 1990ern bei der Mautdebatte ins Feld geführten „Zwänge der EU-Mitgliedschaft“ können diese Untätigkeit nicht mehr rechtfertigen, denn die EU-Wegekosten-Richtlinie erlaubt nicht nur das Einheben einer Lkw-Maut für die Benützung von Autobahnen, sondern auch für die Folgekosten des Schwerverkehrs. Diese sogenannten „externen Kosten“ für Lärm, Luftverschmutzung und Klima können durch eine Transitentschädigung zumindest teilweise ausgeglichen werden. Auf Autobahnen mit hohen Umweltbelastungen können sogar Beiträge für nachhaltige Verkehrsprojekte erhoben werden, die betroffenen Anrainer:innen zugutekommen. Im Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung werden diese Möglichkeiten mit keinem Wort erwähnt.

Halbherzige Kostenwahrheit in Rot-Weiß-Rot

Die wirtschaftlichen Effekte einer solchen Transitentschädigung sollten eigentlich keine Probleme bereiten. Zwei Drittel der Lkw-Maut-Einnahmen stammen von Lkw, die nicht-österreichischen Unternehmen gehören oder im Transit unterwegs sind. Mauterhöhungen würden somit zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen, ohne die österreichische Wirtschaft und Kaufkraft zu schwächen oder als Massensteuer zu wirken. Österreich verzichtet jedoch auf 650 Millionen und begnügt

Entwicklung des transalpinen Güterverkehrs

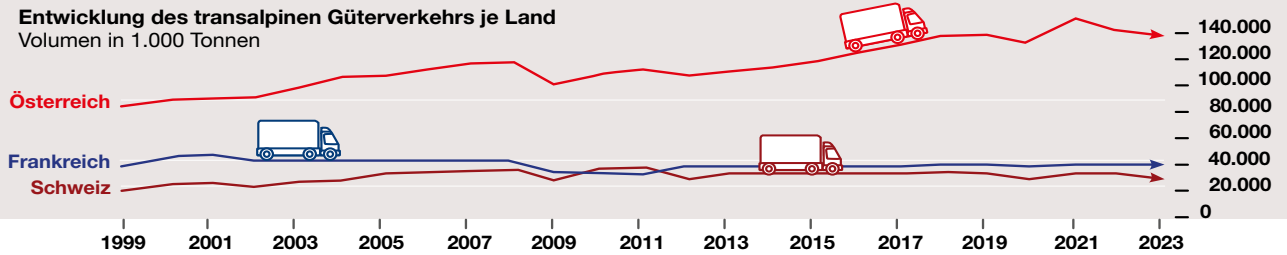
2019 bis 2023



Quelle: Confédération suisse | Office fédéral des transports (OFT) et Commission Européenne: Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins | Grafik: Julia Stern

Entwicklung des transalpinen Güterverkehrs je Land

Volumen in 1.000 Tonnen



Kurzgefasst

Die Republik Österreich lässt viel Geld auf der Straße liegen. Der Erfolg der Schweiz zeigt, dass dort mit der alle Straßen umfassenden Schwerverkehrsabgabe hohe Einnahmen für Umwelt- und Abnutzungsschäden erzielt werden. So wird eine Lenkungswirkung erreicht, die den Güterverkehr klimafit macht.

sich somit mit einem Drittel der vollen Entschädigung, die von der EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht wird.

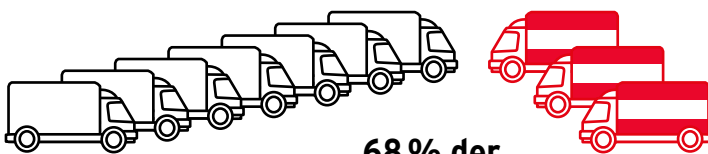
Für die Dekarbonisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs sind jedoch auch Mautzuschläge notwendig. Ein großer Teil der rund sechs Millionen Lkw in Europa ist in wenigen Staaten wie Polen und Litauen zugelassen. Von dort aus bedienen sie den europäischen Binnenmarkt. Diese Staaten wollen die Kosten für Lkws niedrig halten und bremsen Investitionen in emissionsfreie Nutzfahrzeuge. Mit gestaffelten Mautaufschlägen, die klimafreundliche Lkw begünstigen, können Staaten wie Österreich starke Anreize für die Antriebswende setzen.

Abseits der Autobahnen zerbröseln Österreichs Straßen. Rund 110.000 Kilometer Landes- und Gemeindestraßen sowie Brücken müssen dringend saniert werden. Der Schwerlastverkehr verursacht die größten Schäden, da die Abnutzung exponenti-

ell zur Achslast steigt. Derzeit ist die Nutzung dieser Straßen für Lkws und landwirtschaftliche Schwerverfahrzeuge „kostenlos“, was die Steuerzahler:innen belastet. Die Bundesländer bekommen ohne Auflagen vom Bund Gelder für den Erhalt dieser Straßen. Obwohl die Bundesländer bei der Sanierung bestehender Straßen säumig sind, werden noch immer neue Straßenprojekte in Angriff genommen. Eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut auf Landes- und Gemeindestraßen könnte die Finanzierung transparenter und verursachergerechter gestalten. Aktuell zeigt jedoch nur das Burgenland einen politischen Willen in diese Richtung.

Transit: Es sieht nicht gut aus

In der österreichischen Öffentlichkeit wird die Verkehrspolitik oftmals daran gemessen, wie erfolgreich sie gegen den Lkw-Transit in sensiblen Bergregionen vorgeht. Die nackten Zahlen sprechen jedoch eine andere Sprache. So konnte die Schweiz die Zahl der alpenquerenden Lkw-Fahrten an den wichtigsten Passübergängen seit 1999 im Wesentlichen vermindern oder stabilisieren, während diese Zahl in Österreich nicht nur am Brenner, sondern auch am Wechsel, am Schober und in den Tauern anstieg. Zudem hat sich das alpenquerende Transportaufkommen von Frankreich und der Schweiz auf österreichische Alpenübergänge verlagert. Österreich sollte deshalb weiterhin Lkw-Beschränkungen auf Autobahnen in engen Alpentälern durchsetzen, weil auf den großen europäischen



68 % der Lkw-Mauteinnahmen

kommen von nicht-österreichischen Unternehmen.

Transitrouten weder Kostenwahrheit noch ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr existieren.

Eine einfache Lösung für diese jahrzehntealten Probleme ist nicht in Sicht. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs über die Rechtmäßigkeit bestehender Lkw-Fahrverbote auf der Brenner- und der Inntalautobahn steht bevor und lässt nichts Gutes erwarten. Zur Entschärfung der Situation plant die österreichische Regierung ein System zur Slot-Zuweisung. Dieses soll Frächtern eine Lkw-Fahrt ohne Stau zu einer bestimmten Zeit sicherstellen. Eine Begrenzung der jährlich 2,6 Millionen Lkw-Fahrten auf der Brennerautobahn scheint jedoch politisch tabu.



Lkw-Maut & Inflation

Die Mär der Frächterlobby

Jeder Schritt hin zu mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr wurde und wird von der Wirtschaft mit populistischer Angstpropaganda verteufelt. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung der Lkw-Maut auf österreichischen Autobahnen im Jahr 2004 oder die Verdoppelung der Lkw-Maut in Deutschland vor zwei Jahren. Dabei wurde behauptet, dies würde die Preisstabilität, den Wirtschaftsstandort oder gar die Versorgungssicherheit ländlicher Regionen unmittelbar gefährden, da es die Inflation und die Preise für Lebensmittel in die Höhe treibe.

Dies hat sich jedoch nie bewahrheitet und ist auch rechnerisch kaum möglich. Dafür ist der Anteil der Transportkosten bei Lebensmitteln mit 3% zu klein – die Mautkosten machen davon nur einen verschwindend geringen Anteil aus. Eine hypothetische Erhöhung der Transportkosten um 5% durch eine sehr kräftige Lkw-Mauterhöhung würde lediglich eine Teuerung von 0,15% ergeben. Der Preis für einen Liter Vollmilch von derzeit 1,39 Euro würde sich um 0,02 Cent erhöhen. Es hat sich noch bei allen Lkw-Maut-einführungen in Deutschland, der Schweiz und Österreich bestätigt: **Lkw-Maut kann keine Inflation verursachen.**

Leider wollen weder die Bundesregierung noch die Bundesländer die minimalen EU-Spielräume zur Eindämmung der Lkw-Transitlawine nutzen. Rund 40 Prozent aller Transit-Lkw wählen den längeren Weg über den Brennerkorridor, da der kürzere Weg über die Schweiz teurer ist. Eine höhere Lkw-Maut, eine stärkere Dieselbesteuerung und schärfere Lkw-Kontrollen, wie sie in der Schweiz praktiziert werden, würden die Situation der transitgeplagten Bevölkerung verbessern. Als ob das nicht genug wäre, bremsen die zuständigen Bundesländer auch noch bei einem EU-Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂), der Lkw-Beschränkungen rechtlich besser absichern könnte.

Ein fundamentales Beharren auf Kostenwahrheit und Verlagerung auf die Schiene gegenüber Italien und Deutschland ist jedoch notwendig. Andernfalls werden die Gleise des 56 km langen Brenner-Basistunnels bei dessen Fertigstellung im Jahr 2032 nicht ausgelastet sein. Insbesondere Deutschland zeigt bis heute wenig Ambition, die nördliche Zulaufstrecke für das 10,5 Milliarden teure Projekt fristgerecht auszubauen.

Der Schwerverkehr: eine klimapolitische Herausforderung

Der Straßengüterverkehr ist ein bedeutender Faktor für die CO₂-Emissionen in Österreich. Entgegen allen Klimazielen sind diese zwischen 1990 und 2023 von 4 auf 6,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente gestiegen, wie das Umweltbundesamt berichtet. Hinter diesem unerfreulichen Trend stehen zwei Entwicklungen: Einerseits haben die Lkws ihre Transportleistung erhöht, andererseits hat eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße stattgefunden. Dies konnte nicht einmal annähernd durch eine größere Energieeffizienz der Fahrzeuge ausgeglichen werden.

Österreichs Mobilitätsplan für 2030 sieht einen Marktanteil von 34 bzw. 40 Prozent auf der Schiene sowie eine Stagnation des Lkw-Aufkommens vor, um mit der in Österreich vorhandenen erneuerbaren Energie auszukommen. Die öffentliche Hand muss also bei Kostenwahrheit, Raumplanung, Regulierung und Kontrolle noch wirklich aus dem Vollen schöpfen, um einen klimafitten Güterverkehr auf den Weg zu bringen. Vor diesem Hintergrund ist es noch ein weiter Weg, die Ziele des österreichischen Mobilitätsmasterplans 2030 zu erreichen. □

Straßengüterverkehr braucht Kontrolle

Der Güterverkehr auf Österreichs Straßen läuft unter Hochdruck: Fahrer:innen arbeiten oft unter prekären Bedingungen, technische Mängel gefährden die Sicherheit, illegale Transporte untergraben soziale und ökologische Standards. Eine Bündelung von Kompetenzen für effektive Kontrollen könnte das ändern. Von LISA WEINBERGER



Lisa Weinberger arbeitet in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr der AK Wien zu den Themen Verkehrsrecht und Gerechtigkeit auf der Straße.

© Lisi Specht

Im September 2024 fand Europas größte Kontrolle des Schwerverkehrs des Jahres 2024 statt. Auf der A2-Südautobahn überprüften mehr als hundert Beamt:innen an zwei Tagen über 1.200 Lkws und Busse. Kontrolliert wurden unter anderem Geschwindigkeit, Konzessionen für den Güterverkehr sowie die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten.

Das Ergebnis ist alarmierend: Bei fast jedem dritten Fahrzeug wurden Verstöße festgestellt. Besonders häufig betrafen diese die Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie gravierende technische Mängel. 21 Lkws mussten ihr Kennzeichen abgeben, 24 Fahrer:innen wurde aufgrund schwerer Defekte die Weiterfahrt untersagt, neun weitere verloren ihren Führerschein.

Arbeiten am Limit schadet allen

Die festgestellten Verstöße sind nur die Spitze des Eisbergs. Dahinter verbergen sich systematische Missstände, die zulasten der Beschäftigten gehen. Schlechte Bezahlung, fehlende Wertschätzung und lange Arbeitszeiten fernab von zu Hause prägen den Alltag im liberalisierten Straßengüterverkehr in Europa. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist kaum gegeben – ein Grund, warum nur wenige Frauen in diesem Beruf tätig sind.

Ein Symptom der schlechten Arbeitsbedingungen ist die chronische Übermüdung vieler Lenker:innen. Laut einer europäischen Studie aus dem Jahr 2021 ist ein Drittel von ihnen innerhalb eines Jahres mindestens einmal am Steuer eingeschlafen. 57 Prozent gaben an, eigentlich Pausen machen zu wollen, verzichteten jedoch aus Angst um ihren Arbeitsplatz. Arbeiten am Limit gefährdet nicht nur die Fahrer:innen selbst. Im ersten Quartal 2025

war mehr als jede:r vierte Verkehrstote in einen Unfall mit einem Lkw verwickelt – der höchste Anteil seit Beginn der Erhebungen.

Die Probleme reichen jedoch weit über die Verkehrssicherheit hinaus: Überhöhte Geschwindigkeit, technische Mängel und illegale Abgasmanipulationen schädigen auch Klima und Umwelt. Anrainer:innen leiden unter dem Lärm und der Luftverschmutzung. Die Klimakrise verschärft wiederum die ohnehin schlechten Arbeitsbedingungen, etwa durch Extremwetterereignisse, die die Fahrbedingungen erschweren, oder durch Tropennächte, in denen viele Fahrer:innen in der Lkw-Kabine auf überfüllten Rastanlagen ohne ausreichende Kühlung schlafen müssen. Schlechte Schlafqualität verstärkt die Übermüdung – ein Teufelskreis mit fatalen Folgen. In Österreich fehlen zudem Rastplätze mit entsprechenden Sanitäranlagen, die es den Fahrer:innen ermöglichen würden, ihre Freizeit angemessen zu verbringen.

Transitland Österreich

Der Straßengüterverkehr in Österreich hat sich seit dem Jahr 2000 nahezu verdoppelt – von 27 auf 55 Mrd. Tonnenkilometer. Als Transitland ist Österreich besonders betroffen: Zwei Drittel aller Lkws auf heimischen Straßen stammen aus dem Ausland, vor allem aus Polen, Ungarn und Slowenien. Grund ist die Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs in den 1990er-Jahren, die einen Wettbewerb um die niedrigsten Löhne ausgelöst hat.

So nutzen auch österreichische Unternehmen die niedrigeren Steuerquoten und Abgaben besonders in osteuropäischen Staaten, um ihre Tätigkeiten dorthin zu verlagern („Ausflaggen“) ▶

Kurzgefasst

Der Straßengüterverkehr ist von Überlastung, Ausbeutung und Wettbewerbsverzerrung geprägt. Kontrollen greifen jedoch kaum, weil Zuständigkeiten zersplittert sind und Strafen zu milde ausfallen. Eine zentrale Kontrollbehörde könnte diesem Missstand wirksam begegnen und für mehr Fairness, Sicherheit und Klimaschutz sorgen.

Die Frage ist nicht, ob sich strengere Kontrollen und höhere Strafen lohnen, sondern ob sich Österreich einen Verzicht darauf leisten kann.

und Fahrer:innen zu möglichst niedrigen Löhnen zu beschäftigen. Auch Scheinkonstruktionen und Briefkastenfirmen werden eingesetzt, um Personalkosten und Abgaben möglichst gering zu halten. Dabei werden auch Lenker:innen aus Drittstaaten angestellt. Weil deren Aufenthaltsgenehmigung vom Arbeitsverhältnis abhängt, können sie leichter ausgebeutet werden.

Eine Befragung aus dem Jahr 2022 unter ukrainischen und belarussischen Lkw-Fahrenden, die in osteuropäischen EU-Staaten beschäftigt waren, ergab, dass kein:e Befragte:r den Mindestlohn des Einsatzlandes erhielt und 91 Prozent sogar weniger als vereinbart verdienten. Durchschnittlich waren die Fahrer:innen sechs bis acht Wochen am Stück unterwegs und anschließend zwei bis vier Wochen im unbezahlten „Urlaub“.

Kabotage: Konkurrenz aus dem Ausland

Für Unternehmen ist die Kabotage besonders lukrativ. Ausländische Lkws übernehmen dabei zusätzliche Transporte innerhalb eines Landes, wenn beispielsweise ein polnischer Lkw von Wien nach Salzburg liefert. Eine Studie der Wirtschaftsuniversität Wien schätzt, dass jeder fünfte innerösterreichische Transport eine Kabotagefahrt ist.

Eigentlich ist die Kabotage in der EU streng geregelt. Nach einem internationalen Transport nach Österreich sind nur drei innerstaatliche Fahrten innerhalb von sieben Tagen erlaubt. Zudem sind bestimmte Arbeitsbedingungen im Einsatzstaat, wie Mindestlöhne, Höchstarbeitszeiten oder bezahlter Mindestjahresurlaub, als Mindeststandards einzuhalten. Nicht alle Unternehmen halten sich jedoch an die Vorgaben. Die Wirtschaftsuniversität geht von einem nennenswerten Umfang illegaler



500 Mio. Euro Schaden

wird jährlich durch illegale Kabotage für Staat und Sozialversicherung verursacht.



© Nikolas Voborsky | Unsplash



1/3 der Lenker:innen

sind innerhalb eines Jahres mindestens einmal am Steuer eingeschlafen.

Kabotagen aus, die teilweise auch systematisch betrieben werden. In der Regel werden somit Lkw-Fahrer:innen nach den Vorgaben ihres Herkunftslandes entlohnt, obwohl sie in Österreich nach österreichischen Mindestvorgaben zu entlohnen wären. Ausschlaggebend dafür sind die niedrigeren Steuern und das deutlich geringere Lohnniveau in vielen Nachbarländern, besonders in Osteuropa. Zum Vergleich: Der monatliche Bruttolohn im Bereich Transport und Lagerung liegt in Österreich bei 3.300 Euro, während er in der Slowakei bei 1.300 Euro und in Ungarn bei 1.100 Euro liegt.

Zu wenige Kontrollen, zu milde Strafen

Illegale Kabotage lohnt sich, weil in Österreich kaum kontrolliert wird. Wie ein Vergleich der Gesamtzahl beladener Fahrten und der sämtlicher technischer Unterwegskontrollen des Jahres 2022 belegt, wurden nur 0,5 % aller Lkw-Fahrten in Österreich überprüft. Die Folge: Transporte werden zu Dumpingpreisen angeboten. Eigentlich müsste jeder Lkw-Transport um rund 20 Prozent teurer sein, wenn alle Vorschriften eingehalten würden.

Die zersplitterten Kontrollzuständigkeiten in Österreich verhindern jedoch in der Praxis eine effektive Ahndung solcher Verstöße. Zwar werden bei den Schwerverkehrskontrollen der Landespolizeidirektion die allgemeinen Lenk- und Ruhezeiten und der technische Zustand des Fahrzeugs geprüft. Verstöße wegen des Lohn- und Sozialdumping sowie andere Kabotageregulierungen können jedoch nur von der Finanzpolizei kontrolliert werden. Diese nimmt aber nicht regulär an diesen Kontrollen teil, wenn nicht Schwerpunktkontrollen wie jene im September 2024 koordiniert werden. Ein abgestimmtes Vorgehen fehlt. Dadurch unterbleiben auch wichtige Folgeschritte, wie etwa die Einsicht in digitale Frachtdokumente oder die Weiterleitung an die Sozialversicherung.

Hinzu kommt, dass die Strafen zu niedrig sind, um abzuschrecken. Die Strafen der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden beispielsweise seit 2009 nicht mehr an die Inflation angepasst, obwohl diese seither über 50 Prozent betragen hat. Umgerechnet bedeutet das: Wer heute eine Strafe zahlt, spürt diese um ein Drittel weniger. Damit sinkt die präventive Wirkung. Außerdem unterscheiden sich die Strafhöhen je nach Bundesland, und ohne einheitliches digitales Strafregister können Wiederholungstäter:innen kaum erfasst werden. Verstöße bleiben deshalb oft folgenlos – und gesetzestreue Unternehmen geraten im Wettbewerb ins Hintertreffen.

Mehr Fairness, Sicherheit und Einnahmen

Um wirksame Kontrollen sicherzustellen, müssen die Zuständigkeiten gebündelt werden. Diese Notwendigkeit der „Bündelung von Kompetenzen für effektive Kontrollen“ wurde auch im Regierungsprogramm klar identifiziert. Sinnvoll wäre eine gebündelte und effektive Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, der Kabotage und der Beschäftigungsrechte bis hin zu internationalen Vorgaben.

Die Vorteile liegen auf der Hand: einheitliche Vorgehensweise bei Schwerverkehrskontrollen in ganz Österreich, effizienterer Ressourceneinsatz, bessere Datenlage und mehr Fairness für jene Unternehmen, die sich an die Regeln halten. Die Schwerpunktkontrolle im September 2024 brachte allein durch vor Ort verhängte Strafen fast 90.000 Euro ein. Laut einer Studie der Wirtschaftsuniversität Wien entgehen dem österreichischen Staat und dem Sozialversicherungssystem durch illegale Kabotage jährlich 500 Millionen Euro und rund 14.000 Jobs. Die Frage ist daher nicht, ob sich strengere Kontrollen und höhere Strafen lohnen, sondern ob sich Österreich einen Verzicht darauf leisten kann.

Gebündelte Kontrollen, höhere Strafen und bessere Arbeitsbedingungen würden nicht nur Beschäftigte schützen, sondern auch Anrainer:innen sowie Klima und Umwelt entlasten – und die Verkehrssicherheit für alle erhöhen. □

„Es mangelt an Wertschätzung für Berufskraftfahrer:innen“

Die Lkws im Nah- und Fernverkehr halten unsere Gesellschaft am Laufen, doch die Arbeitsbedingungen sind oftmals sehr anspruchsvoll.

Wie sieht ein gewöhnlicher Tag im internationalen Fernverkehr aus?

Sonntagabend Tasche packen und von der Familie verabschieden. Die Fahrerkarte ins Kontrollgerät stecken. Der Fahrzeugcheck, ein vorgeschriebener Rundumgang und dann Fahrt in die Nacht. Nach viereinhalb Stunden gibt es die erste gesetzliche Pause von mindestens 45 Minuten und dann nochmals viereinhalb Stunden Lenkzeit. Die Arbeitszeit darf bis zu 15 Stunden betragen. 13 bis 14 Stunden Arbeitszeit sind im internationalen Verkehr an der Tagesordnung, würde ich sagen.

Sie fahren heute „nur“ mehr Nahverkehr. Vermissen Sie die Langstrecke?

Nein. Der Fernverkehr war früher eine super Sache. Als ich Ende der 1980er Jahre anfang, gab es noch keine offenen Grenzen und ich durfte fremde Länder und Leute kennenlernen. Ohne Handys war man nicht dauernd erreichbar und freier. Man konnte auch mal an den Strand fahren und eine Auszeit genießen. Es war eine andere Zeit und der Verkehr war ganz anders. Der heutige Parkplatzmangel in den Industriegebieten und im hochrangigen Straßennetz ist beispielsweise gigantisch. Es fehlen in Österreich etwa 5.000 bis 8.000 Stellplätze mit adäquater Sozialinfrastruktur. Ab 17 Uhr beginnt der Kampf um einen Stellplatz. Wenn die Lenkzeit ausgeht und zugleich die Abladetermine einzuhalten sind, ist das der absolute Stress.

Wird deshalb die Branche von Nachwuchssorgen geplagt?

Ja. Aber ich will aufzeigen und Lösungsvorschläge bieten. Die Sozialmalmut wäre ein gutes Konzept. Der Straßengüterverkehr zahlt pro Kilometer Maut. Wenn wir hier einen Cent pro Kilometer für die Sozialinfrastruktur verwenden könnten, dann hätten wir 35 bis 38 Millionen Euro im Jahr, die man in leistbares Essen, Duschen und Gesundheitswesen investieren könnte. Für Fahrer:innen ist es ja nicht selbstverständlich, zum Arzt gehen zu können. Die kämpfen sich dann mit den Tabletten durch. Man denke an die Verkehrssicherheit, wenn jemand angeschlagen mit einem 40-Tonner unterwegs ist! Seit 2007 engagiert sich hier der Verein DocStop. Mit seinen Partner:innen aus Wirtschaft und Gesundheit bietet er eine europaweit kostenlose Hotline in 19 Sprachen an, um niederschwellig Arztbesuche zu ermöglichen. Solche Initiativen brauchen Unterstützung der Politik, um sie ausreichend bekannt zu machen.

Wie sieht es mit den Kontrollen aus?

Kontrollen sind wichtig und richtig, vor allem in Richtung Kabotage und Sozialmissbrauch. Es kann nicht sein, dass Kolleg:innen aus Osteuropa wochenlang nur Strecken innerhalb von Österreich fahren. Dadurch verlieren österreichische Speditionen Aufträge und das ist illegal. Hier müsste es flächendeckende Kabotage-Kontrollen geben, um osteuropäischen Transportunternehmen das Handwerk zu



Markus Müller ist seit 36 Jahren für den Warenverkehr in Österreich auf Achse. Er ist Botschafter des Vereins DocStop, der sich für die medizinische Versorgung von Berufskraftfahrer:innen einsetzt.

legen. Nur arbeiten Zoll und Polizei in Österreich viel zu wenig zusammen. Es müsste eine Behörde geben, die einheitlich zuständig ist. Warum ist das wichtig? Das Sozialdumping, das osteuropäische Firmen bei Fahrer:innen aus Drittstaaten begehen, geht so weit, dass ich da teilweise von moderner Sklaverei sprechen würde.

Würden Sie heute wieder Lkw-Fahrer werden?

Ach, die Frage bekomme ich oft gestellt. Trotz meiner Leidenschaft für diesen Beruf: In der heutigen Zeit kann ich meine damalige Berufswahl nicht mehr empfehlen. Um Familie und das soziale Umfeld unter einen Hut zu bringen, brauchen wir neue Arbeitszeitmodelle. Das wird teilweise ja auch schon von Firmen angeboten, aber in der Praxis ist eben kein Tag wie der andere. Die Verzögerungen und Wartezeiten werden immer größer. Mit der Just-in-time-Produktion hat sich die Verantwortung für die Fahrer:innen gesteigert und die Wertschätzung wurde geringer. Ich denke, es muss sich gesellschaftlich einiges ändern. Vielleicht ist das ja auch eine Chance. Schauen Sie sich in Ihrer Wohnung mal um! Alles, was Sie sehen, wurde zumindest einmal von einem Lkw transportiert. Wir Fahrer:innen sind essentiell und sollten auch so behandelt werden. **FJ**

Liberalisierung führt aufs Abstellgleis

In den 1950er Jahren wurden noch 70 Prozent des Gütertransports in Österreich auf der Schiene abgewickelt. 2024 waren es nur noch 28 Prozent. Damit rücken die angestrebten Verlagerungsziele von 40 Prozent bis zum Jahr 2040 in immer weitere Ferne. Von SABINE STELCZENMAYR



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

© Lisi Specht

Von den 73 in Österreich registrierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Stand 2024) sind 61 im Schienengüterverkehr aktiv. Davon kann ein hoher Wettbewerbsgrad abgeleitet werden, der sich auf europäischer Ebene widerspiegelt. So ist der Marktanteil von privaten Schienengüterverkehrsunternehmen 2023 auf über 55 Prozent gestiegen. Allerdings dreht sich die Wettbewerbsintensität um einen kontinuierlich kleiner werdenden Kuchen. Betrachtet man die verschiedenen Varianten des Schienengüterverkehrs, wird die Situation klarer: Einzig der Ganzzugverkehr (siehe Abbildung unten) kann aufgrund der geringen Warenumschläge profitabel abgewickelt werden, weshalb private Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend in diesem Feld tätig sind. Im Gegensatz dazu sind der Kombinierte Verkehr (KV), der Containertransport auf Straße, Schiene und Schifffahrt kombiniert, sowie der Einzelwagenverkehr (EWW), der komplexe Zugbildungsprozesse erfordert, wesentlich arbeits- und daher kostenintensiver. Der EWW wird in Österreich ausschließlich vom ÖBB-Eisen-

bahnverkehrsunternehmen Rail Cargo Austria angeboten. Laut dem österreichischen Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen SCHIG wurden im Jahr 2022 damit Güter im Ausmaß von 1,4 Millionen Lkw-Fahrten transportiert.

Kahlschlag beim Einzelwagenverkehr?

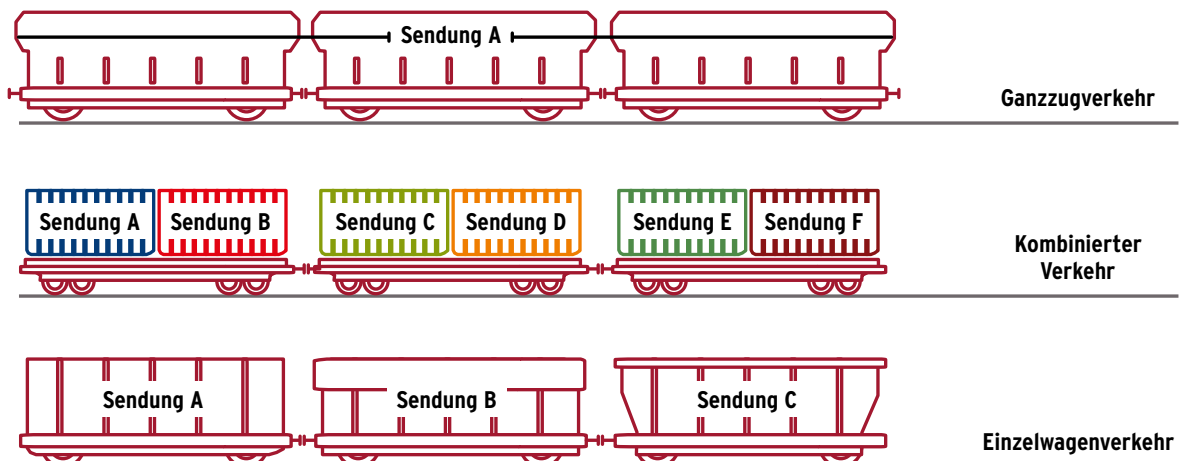
Eine beträchtliche Gütermenge also, die jedoch aufgrund des hohen Wettbewerbs- und damit Kostendrucks zunehmend einbricht. Trotz Ausschöpfung des zulässigen europarechtlichen Beihilferahmens findet für den EWW europaweit eine dramatische Verlagerung auf die vermeintlich günstigere Straße statt. Die französische Hexafret (ehemals SNCF Fret), die deutsche DB Cargo und die polnische PKP Cargo kämpfen gegen die Verlagerung des EWW auf die Straße. Einzig die Schweizer SBB Cargo hat mit dem im März 2025 verabschiedeten Gütertransportgesetz staatliche Maßnahmen gesetzt, um den EWW für die kommenden acht Jahre finanziell abzusichern. Im Gegensatz ▶

Kurzgefasst

Der Anteil des Schienengüterverkehrs in Österreich nimmt kontinuierlich ab. Kurzfristige Gründe für diese Entwicklung mögen erhöhte Stromkosten sowie Veränderungen der industriellen Produktion sein. Langfristig sind jedoch nach 20 Jahren Liberalisierungsmaßnahmen in Europa die fehlenden Investitionen in die Schieneninfrastruktur und der gestiegene Wettbewerb um einen schrumpfenden Gütertransportanteil maßgeblich.

Verkehrsarten im Schienengüterverkehr mit den verschiedenen Sendungen

Quelle: repetico.de



Der Lkw-Güterverkehr belastet Österreich stark

Eine stetig wachsende Straßengüterverkehrslawine rollt durchs Land. Frächter:innen machen damit große Gewinne, während Arbeitnehmer:innen die sozialen Kosten zahlen und die Umweltkosten allen Menschen in Österreich aufgebürdet werden.



Mehr als 7.100 Lkw täglich rollen über den Brennerpass – **insgesamt 2,6 Mio. Lkw jährlich.**

60% hätten eine kürzere Alternativroute über die Schweiz – nehmen diese aber nicht, weil die **Kosten dort höher** sind und die **Kontrollen strenger.**

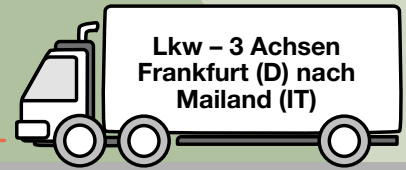


Lkw-Kontrollen

Nur **0,5%** aller Lkw-Fahrten in Österreich werden kontrolliert.

Durch den **Mangel an Kontrollen** fehlen ca. **€500 Mio.** an staatlichen Einnahmen.

650 Mio. Euro hebt Österreich nicht ein, obwohl es die EU erlauben würde.



Lkw – 3 Achsen
Frankfurt (D) nach
Mailand (IT)

Route über die **Schweiz**
663 km

Route über **Österreich** (Brenner)
979 km

+316 km

Maut € 387,95

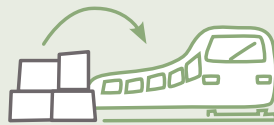
-138,40 €

Maut € 249,55



1.

Güterverkehr vermeiden



2.

Güterverkehr verpflichtend auf die Schiene verlagern



3.

Straßengüterverkehr klimafitter machen



Emissionsfreie Antriebe im Straßengüterverkehr vorantreiben

Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030

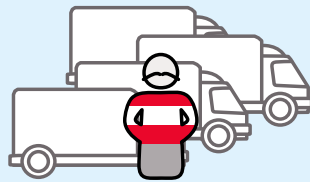
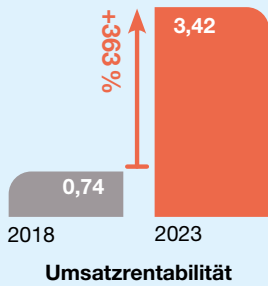
Österreich hat sich **Zielvorgaben zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens** selbst gesetzt. Auch wenn diese nicht rechtsverbindlich sind, müssen sie nun umgesetzt werden, um eine klimagerechte Mobilität zu erreichen.



Dadurch: **Marktanteil** des Schienengüterverkehrs auf 34 bzw. 40% **erhöhen**



Stagnation des Lkw-Aufkommens erwirken



Gewinne der österreichischen Frächter

Heimische Frächter konnten trotz Pandemie und Rezession ihre **Gewinne in den letzten Jahren stetig steigern**.

Sie nützen u. a. die **niedrigeren Steuerquoten** und Abgaben besonders in **osteuropäischen Staaten**, indem sie ihre Tätigkeiten dorthin verlagern.

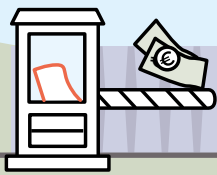


Österreichischer Kraftfahrer

2.120 Euro Mindestlohn

Harte Arbeit für wenig Lohn

Die Lohnzuwächse der letzten Jahre blieben weit hinter der Steigerung der Unternehmensgewinne zurück. Gestiegen sind hingegen die Arbeitsanforderungen und der Stress.



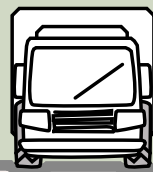
Lkw-Maut in Österreich

Zwei Drittel kommt von ausländischen Unternehmen, davon **viele Transit-Lkw**.



Straßenschäden

Ein **26-Tonnen-Lkw** mit drei Achsen schädigt die Straße so stark wie **25.000 Pkw**.



1 : 25.000



Unfall

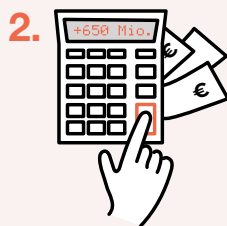
Jeder vierte Unfall hat eine Lkw-Beteiligung.

Die Forderungen der AK

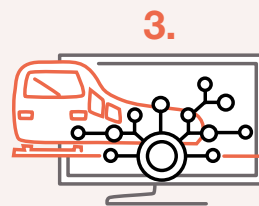
In der Schweiz, dem Bahnland Nummer eins, werden mehr als ein Drittel der Güter auf der Schiene transportiert, und die Straßen so entlastet. **Österreich** hinkt hingegen massiv hinterher und **entfernt sich sogar von den Zielen des Mobilitätsmasterplans**. Welche Maßnahmen jetzt nötig sind, um Gerechtigkeit im Güterverkehr zu schaffen:



1. Eine Ausbildungsoffensive für gute und sichere Arbeitsplätze auf der Schiene



2. Die volle Transit-Entschädigung einheben, um in den Bahnausbau investieren zu können.



3. Die konsequente Digitalisierung der Schienenlogistik.



4. Eine gesetzliche Verlagerungspflicht für alle Güter, die auf der Schiene transportiert werden können.



5. Emissionsreduktion und Einhaltung der Klimaziele.

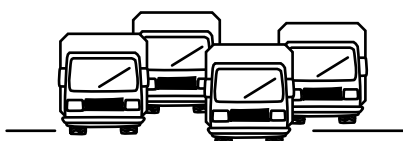


UMWELT

dazu veröffentlichte die DB Cargo im Juli 2025 die alarmierende Nachricht, dass ihre EWW-Sparte im Jahr 2024 einen Verlust von 365 Millionen Euro verursacht hat und ohne zusätzliche staatliche Maßnahmen 8.000 Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Damit droht in Deutschland eine Verlagerung im Ausmaß von 40.000 Lkw-Fahrten täglich auf die Straße. Im Februar 2025 haben die Sozialpartner auf europäischer Ebene einen gemeinsamen Aufruf veröffentlicht, in dem sie die Beendigung der unfairen Wettbewerbsvorteile des Straßengüterverkehrs sowie die Erhöhung der zulässigen Fördergrenzen für den KV und EWW fordern.

Soziale und ökologische Standards für den Güterverkehr

Das fortschreitende Lohn- und Sozialdumping im Straßengüterverkehr setzt Arbeitnehmer:innen auf der Schiene zunehmend unter Druck. Im grenzüberschreitenden privatwirtschaftlichen Schienengüterverkehr häufen sich massive Arbeitszeitüberschreitungen. Die leicht manipulierbaren Arbeitszeitaufzeichnungen machen diese Verstöße schwer nachweisbar. Die Wettbewerbssteigerung im Güterverkehr befeuert somit eine verkehrte Entwicklung. Die soziale und ökologische Krise im Verkehrsbereich verschärft sich merklich. Zur Erreichung der Klimaziele und Stärkung der Lieferkettenresilienz sind menschenwürdige Arbeitsbedingungen und eine Abkehr von liberalen Zielsetzungen dringend erforderlich. Dazu gehören eine verpflichtende Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene, die Einführung standardisierter fälschungssicherer Arbeitszeitaufzeichnungen, eine grenzüberschreitende Kompetenzerweiterung der Kontrollbehörden sowie die längst überfällige Beendigung der Kostenunwahrheit zugunsten des Straßengüterverkehrs. Nur so kann der Güterverkehr im Interesse der Vielen funktionieren. □



40.000 Lkws täglich

werden Deutschlands Straßen zusätzlich verstopfen, wenn die DB Cargo den Einzelwagenverkehr aufgeben muss.

Wirtschaftswachstum mit weniger Verkehr?

Mit einem klugen Maßnahmenmix besteht die Möglichkeit einer wirtschaftlich verträglichen Reduktion des Güterverkehrswachstums in Österreich. Von NORBERT SEDLACEK



Norbert Sedlacek
ist Mitarbeiter von
Herry Consult GmbH,
Wien und Studienautor.
© herry consult

Die Verkehrsnachfrage im Güterverkehr hängt eng mit der Wirtschaftsentwicklung zusammen. Ein Vergleich der historischen Entwicklung des Güterverkehrs mit dem Zuwachs der Wirtschaftsleistung in Österreich zeigt, dass Gesamttransportaufkommen und -leistung langfristig stärker wachsen als die Wirtschaft. Ausnahmen bilden Wirtschaftskrisen, wie jene in den Jahren 2008/2009 oder die Umbrüche der letzten Jahre, die durch Pandemie und Angriffskrieg gegen die Ukraine ausgelöst wurden und die zu stärkeren Einbrüchen des Güterverkehrs als bei der Wirtschaftsleistung führten. Es wird eine deutliche Kopplung von Wirtschaft und Gütertransport erkennbar, bei der zuweilen sogar die Zuwächse im Güterverkehr im Verhältnis stärker ausfallen als das Wachstum der Wirtschaft. In Krisenzeiten kann sich dieses Verhältnis umkehren und die Transportnachfrage reduziert sich stärker als die Wirtschaft.

Studie

Die Studie „Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung in Österreich bis 2040“ von Norbert Sedlacek et al. im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erschien im Jahr 2022 und ist hier nachzulesen:



Differenzierte Betrachtungen nach Branchen zeigen, dass der Zusammenhang nicht überall gleich ausgeprägt ist. So ist im Bereich Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Waren langfristig ein deutlich höheres Verkehrswachstum als das Wachstum der Bruttowertschöpfung dieser Branche eingetreten. Die Branche Chemie hingegen ist der einzige Sektor, in dem das Verkehrswachstum niedriger ausfällt als das Wirtschaftswachstum.

Es gibt viele Gründe für die Verkehrszunahme

Jede Transportbewegung innerhalb des Wirtschaftsgeschehens ist das Resultat einer ganzen Reihe von Entscheidungen: Welcher

Produktionsstandort wurde gewählt, welche Produktionsprozesse, wie werden Distribution und Vertrieb beziehungsweise später der Handel organisiert und, nicht zuletzt, welche Transportdienstleister:innen wurden ausgewählt? Diese Entscheidungen werden von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst und haben Auswirkungen auf die Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft. Für Österreich zeigen quantitative Analysen, dass insbesondere die durchschnittliche Transportdistanz und die Beladung der Fahrzeuge wichtige Faktoren darstellen. Aber auch die Produkteigenschaften – wie beispielsweise die „Materialintensität“, mit der der effiziente Einsatz inländischer Ressourcen gemessen wird – sowie die Infrastrukturentwicklung haben einen wichtigen Einfluss auf die vorhandene Kopplung zwischen Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum.

Für eine Reduzierung des Güterverkehrs sind Pull- und Push-Maßnahmen zu kombinieren.

Um das Potenzial von Maßnahmen zur Entkopplung von Güterverkehrs- und Wirtschaftswachstum bewerten zu können, muss zunächst erkannt werden, welche Maßnahmen überhaupt zu einer Vermeidung von Verkehr führen, ohne dabei die Wirtschaftsentwicklung zu reduzieren. Wirken werden nur jene Maßnahmen, die genügend großen Einfluss auf die oben angeführten unterschiedlichen Faktoren zur Entkopplung haben. Maßnahmen, die eine hohe Wirkung in den Bereichen Verlagerung (beispielsweise eine Änderung der Marktanteile zwischen den Verkehrsträgern zugunsten der Schiene gegenüber der Straße) und Verbesserung (beispielsweise durch den Umstieg auf nachhaltige Antriebe) erzielen, zugleich keine oder nur eingeschränkte Wirkung im Bereich Verkehrsvermeidung haben, sind zwar wichtig, haben im Zusammenhang mit der Reduktion des Güterverkehrswachstums insgesamt jedoch keine Relevanz. Entscheidend ist letztlich, den Güterverkehr wirtschaftlich verträglich zu reduzieren.

Kurzgefasst
Wirtschaftswachstum und Zunahme des Güterverkehrs sind eng miteinander verbunden. Durch Digitalisierung, Veränderung der Produktionsstrukturen oder Verteuerung des Transports lässt sich eine Verkehrsreduktion ohne wirtschaftliche Verluste erreichen.

Wie kann das Wirtschaftswachstum von der Entwicklung des Güterverkehrs entkoppelt werden?

Insgesamt gibt es **drei mögliche Maßnahmenblöcke**, um das Güterverkehrswachstum wirtschaftlich verträglich zu reduzieren:

- 1 Den Verkehr verteuern.** Die Entkopplung kann nur erreicht werden, wenn die Transportkosten deutlich angehoben und die eingenommenen Mittel in das System zurückgeführt werden, um die Wirtschaft bei den notwendigen Umstellungen ihrer Prozesse zu unterstützen.
- 2 Produktionsstrukturen, Liefer- und Transportketten so anpassen, dass Transportwege verkürzt oder vermieden werden können.** Diese Strukturanpassungen benötigen allerdings Zeit zur Umsetzung, Wirkungen können in diesem Bereich daher nur langfristig erwartet werden.
- 3 Den Produktionsprozess und die logistischen Abläufe durch Digitalisierung weiter optimieren und so den Mitteleinsatz reduzieren, um die Transporte effizienter zu gestalten und die Koordination zwischen den Unternehmen zu vereinfachen.** Voraussetzung dafür ist, dass die digitale Infrastruktur, die digitale Hardware und die digitale Software in den Unternehmen verfügbar und aufeinander abgestimmt sind.

Jedenfalls ist es wichtig, dass alle genannten Maßnahmen in geeigneter Weise zusammenwirken und sich ergänzen. Mit Einzelmaßnahmen wird sich eine Güterverkehrsreduzierung nicht ohne wirtschaftliche Verluste erreichen lassen. Es sind deshalb Pull- und Push-Maßnahmen zu kombinieren und es bedarf eines Mixes aus lokalen, regionalen und nationalen Maßnahmen. Letztendlich wird eine Entkopplung nur dann erreichbar sein, wenn möglichst viele Maßnahmen auf europäischer Ebene abgestimmt und umgesetzt werden. □

Fahrradbot:innen im Wandel

Zeichnet sich jetzt ein Wandel hin zu mehr Gerechtigkeit für die prekär beschäftigten Zusteller:innen ab? Er wäre dringend nötig. Von FABIAN WARZILEK



Fabian Warzilek war Betriebsratsvorsitzender bei Lieferando Österreich. Gemeinsam mit dem Riders Collective setzt er sich für bessere Bedingungen im Bereich der Plattformarbeit ein.

© ÖGB Tirol

Die Situation der Fahrradbot:innen stand in den letzten Monaten stärker im medialen Fokus als je zuvor: Von Streiks wegen gescheiterter Kollektivvertragsverhandlungen über die Kündigung von über 1.000 Arbeitnehmer:innen bei Lieferando bis hin zu Novellen im Arbeits- und Verkehrsrecht – die Zusteller:innen mit den bunten Rucksäcken lösen wichtige gesellschaftliche Debatten über Gerechtigkeit aus.

Klima-Wandel?

Warentransporte im Straßenverkehr sind ein wichtiger Faktor in der CO₂-Bilanz Österreichs. Rund zehn Prozent der jährlichen Emissionen entfallen auf den Gütertransport. Besonders ineffizient ist die sogenannte „letzte Meile“, also die Etappe der Lieferkette, bei der die Ware den Endkunden erreicht. Wenn kleine Pakete in großen Transportern durch die Stadt kutschiert werden, bedeutet dies kurze Strecken, häufige Stopps und viele Stehzeiten. Die Auslieferung mittels elektrischer Fahrräder schlägt hingegen zwei Fliegen mit einer Klappe. Sie stoßen deutlich weniger Emissionen aus und sind im innerstädtischen Verkehr wesentlich schneller am Ziel als sperrige Lieferwagen. Unternehmen wie zum Beispiel Pink Pedals in Graz oder Die Boten in Salzburg liefern bereits seit vielen Jahren Pakete, Dokumente oder medizinische Proben auf diese umweltfreundliche Art aus.

Im Straßenbild gehen sie in der Übermacht der orange-, pink- und türkisfarbenen Rucksäcke jedoch fast unter. Diese drei Farben verbindet man auch mit den E-Mopeds, die auf Fahrradwegen zunehmend zum Ärgernis für Radfahrer:innen

werden. Zudem haben E-Mopeds mit dem ursprünglichen Gedanken der Umweltfreundlichkeit nur noch wenig gemein. Die in den Akkus verwendeten Elemente Lithium und Kobalt werden in den ärmsten Ländern der Welt unter umweltzerstörerischen Verhältnissen geschürft. Die Arbeitsbedingungen der in den Minen arbeitenden Minderjährigen sind katastrophal. Die Frage globaler Gerechtigkeit beim Klimaschutz kann durch Fahrräder zumindest teilweise beantwortet werden. Die Elektrifizierung sollte jedoch nicht aus bloßer Bequemlichkeit erfolgen, sondern gezielt auf Lastenräder beschränkt werden.

Sinnes-Wandel?

Lieferando ist einer der weltweit größten Konzerne im Bereich der Essensauslieferung. Nach vielen Jahren, in denen alle seine Fahrradkuriere fix angestellt waren, hat er sich Anfang dieses Jahres zu einer völligen Kehrtwende entschieden. Seit Juni sind die Fahrer:innen – die „Rider“, wie sie sich selbst nennen – nur noch als freie Dienstnehmer:innen auf den Straßen unterwegs. Das bedeutet: kein bezahlter Urlaub, kein Arbeitsruhegesetz und kein gesichertes monatliches Einkommen mehr. Wenn niemand bestellt, bekommen sie kein Geld. Durch die Entschei-



2/3 der Fahrradbot:innen

standen bei Überprüfungen im Zusammenhang mit illegalen Beschäftigungsverhältnissen.



Fahrradbot:innen strampeln für einen umweltfreundlichen Lieferdienst in den Städten. Selbstorganisierte Kollektive wie die „Hermes RadbotInnen“ in Wien sind in der Minderheit und kämpfen um Sichtbarkeit gegenüber den großen Lieferkonzernen.

dung Lieferandos wurde auch der weltweit erste Kollektivvertrag für Fahrradkuriere obsolet. Das Thema wurde nun durch eine Gesetzesinitiative unter Arbeitsministerin Schumann aufgegriffen. Künftig sollen die Sozialpartner entscheiden können, ob sie bei Kollektivverträgen freie Dienstnehmer:innen miteinbeziehen. Ein guter erster Schritt, der aber nicht alle Probleme der Branche lösen kann.

Langfristig kann Gerechtigkeit für Arbeitnehmer:innen nur mittels der Plattformdirektive der EU durchgesetzt werden. Sie besagt, dass bei digitalen Plattformen (wie Lieferando oder Uber) die Beweislastumkehr gilt. Nicht mehr die einzelnen Arbeitenden müssen ihre Rechte gegenüber milliardenschweren Großkonzernen hart vor Gericht erkämpfen, sondern die Unternehmen müssen belegen, warum kein reguläres Dienstverhältnis vorliegt, mit dem die Rider entsprechende Rechte hätten. Für die Umsetzung haben die EU-Länder bis Ende des Jahres 2026 Zeit. Bis dahin zieht Lieferando seinen Kurs auch in anderen Ländern weiter durch. Während der Mutterkonzern Just Eat Takeaway gerade für über vier Milliarden Euro vom südafrikanischen Investor Prosus (der pikanterweise bereits große Anteile an anderen Lieferdiensten hält) übernommen wird, werden in Deutschland tausende Fahrer:innen mit der Umstellung auf Subunternehmen konfrontiert.

Stimmungs-Wandel?

Mit Subfirmen und Sub-Subfirmen lässt sich viel Schindluder treiben. Die oftmals aus Dritt-

staaten stammenden Fahrradkuriere haben wenig Ahnung vom österreichischen Recht. Diese Ahnungslosigkeit wird skrupellos ausgenutzt. Finanzminister Marterbauer hat sich dieser Problematik mit einer „Aktion scharf“ der Finanzpolizei angenommen. Überprüft wurden Betriebe und Zusteller:innen direkt an den Tatorten, also mitten auf der Straße und in Restaurants. Die Bilanz ist alarmierend: Über zwei Drittel der im Juni 2025 überprüften Fälle stehen im Zusammenhang mit illegalen Beschäftigungsverhältnissen. Doch selbst wenn die steuer- und arbeitsrechtliche Gerechtigkeit nach langem Nichtstun der Vorgängerregierungen wiederhergestellt wird, gibt es auf Österreichs Straßen noch viel Verbesserungsbedarf.

Wenn es nach den Plänen von Verkehrsminister Hanke geht, werden E-Mopeds künftig von den Fahrradwegen verbannt. Was Pedal-Enthusiast:innen wie ein Segen erscheinen mag, verbessert die Verkehrssicherheit kaum, denn E-Bikes wiegen fast genauso viel wie die geschassten Mopeds. Sinnvoller wären Qualifizierungskurse, zum Beispiel Kurse zu sozialen Rechten, vorausschauendem Fahren und Bremschulungen, von denen sowohl die Kurierfahrer:innen als auch die anderen Verkehrsteilnehmer:innen profitieren würden. Wer über Gerechtigkeit spricht, kommt an den Lieferdiensten nicht vorbei. Unternehmen, Gesetzgeber oder Konsument:innen werden sich einer Frage nicht entziehen können: Wer liefert am Ende wen aus?

Als freie Dienstnehmer:innen haben die Fahrer:innen keinen bezahlten Urlaub, kein Arbeitsruhegesetz und kein gesichertes monatliches Einkommen.

Kurzgefasst

Fahrradbot:innen prägen das Bild unserer Städte. Sie stoßen deutlich weniger Emissionen aus und kommen leichter ans Ziel als sperrige Lieferwagen. Ihre Beschäftigungsverhältnisse sind allerdings alarmierend schlecht. Ein Sinneswandel ist dringend erforderlich.

Spielzeug: Weniger Plastik und mehr Kreativität

Eltern wünschen sich für ihre Kinder nur das Beste. Beim Kauf von Spielzeug möchten sie gerne auf Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit achten und Rollenklischees vermeiden. Die Industrie kann diesen Wünschen jedoch nur bedingt gerecht werden. Von NINA BIRKNER-TRÖGER und ANNA DOPPELREITER



Anna Doppelreiter studiert Sozioökonomie an der Wirtschaftsuniversität Wien und absolvierte ein Feriapraktikum in der AK.

© Frank Jödicke



Nina Birkner-Tröger ist Konsumsoziologin und Referentin in der Abteilung Konsument:innenpolitik der AK Wien.

© Lisi Specht

In der AK-Spielzeugstudie: „Mehr Qualität, weniger Quantität“ wurden Eltern zu verschiedenen Aspekten ihrer Zufriedenheit mit dem aktuellen Spielzeugangebot befragt. Rund die Hälfte der Befragten bemängelt den übermäßigen Plastikanteil bei Spielzeug. Sie kritisieren dabei die Umweltverträglichkeit, die Haltbarkeit und mögliche gesundheitliche Belastungen. Mehr als die Hälfte der Befragten findet, dass es überhaupt zu viel Spielzeug auf dem Markt gibt. Knapp 40 Prozent der Befragten legen Wert auf pädagogisch wertvolle und vielseitig einsetzbare Funktionalität.

Nachhaltigkeit im Spielzeugregal

Beim Kauf eines Spielzeugs wird an erster Stelle der Wunsch der Kinder berücksichtigt, gefolgt vom Preis-Leistungs-Verhältnis, der Qualität und dem pädagogischen Nutzen. Ein Viertel der Befragten kauft monatlich neues Spielzeug, vor allem in Online-Shops. Ein großer Teil funktionsfähiger Spielwaren landet nach kurzer Nutzung im Müll. Dabei ist Second-Hand gerade im Spielzeugbereich eine beliebte Alternative. Kleinhaushalte, Familien mit

geringerem Einkommen und Eltern jüngerer Kinder kaufen tendenziell mehr gebrauchtes Kinderspielzeug. In städtischen Gebieten ist dies vermutlich aufgrund des vermehrten Angebots stärker ausgeprägt. Gebrauchtes Spielzeug über Online-Plattformen zu erwerben, wird vor allem von jungen Eltern und von Personen mit höherer Bildung genutzt.

Bei der Herstellung gibt es im Bereich ökologischer Nachhaltigkeit zwar laut Expert:innen bereits positive Entwicklungen, wie die vermehrte Verwendung von recyceltem Plastik. Dennoch bleibt die Recyclingfähigkeit eine Herausforderung, da sich Spielzeuge oft nicht in Einzelteile zerlegen lassen. Die Weiternutzung und Reparatur von Spielsachen kann zur Müllreduktion beitragen. Hierzu bräuchte es jedoch eine verbesserte Infrastruktur, beispielsweise in Form von öffentlich betriebenen Tausch- und Leihbörsen.

Ökologische und soziale Auswirkungen

Rund 90 Prozent aller weltweit produzierten Spielzeuge bestehen aus erdölbasiertem Kunststoff.

Qualität statt Quantität. Empfehlungen für nachhaltiges und kreatives Spielen

Es lohnt sich, qualitativ hochwertiges Spielzeug zu konsumieren. Es ist gut für die Geldbörse, die Gesundheit und die Umwelt.

Weniger ist mehr: Lieber qualitativ hochwertiges, robustes Spielzeug kaufen als viel billige Massenware. Es reichen fünf Geschenke pro Anlass völlig aus, da Kinder schnell überfordert sind.

Second-Hand-Spielzeug ist kostengünstig, nachhaltig und oft immer noch in sehr gutem Zustand.

Geschlechtsneutrales Spielen begünstigen: Spielzeug anbieten, das ein breites Rollenspiel ermöglicht und die Fähigkeiten und Kreativität des Kindes unabhängig vom Geschlecht fördert.

Beim Kauf auf Prüfsiegel achten: „Blauer Engel“, GS-Zeichen und „Spiel gut“ bieten Orientierung. „Spiel gut“ beurteilt die Spielwaren nach pädagogischen Aspekten.

Spenden statt wegwerfen: Ist Spielzeug nicht mehr altersgerecht, kann es an karitative Einrichtungen, kommunale Sammelstellen oder an Bekannte weitergegeben werden.

Kurzgefasst

Eine aktuelle Studie der AK zeigt, dass viele Eltern mit dem bestehenden Spielzeugangebot unzufrieden sind. Internet-Riesen wie Temu oder andere Billigwarenersteller verführen mit niedrigen Preisen. Das hat Folgen: zu viel Plastik, mangelnde Nachhaltigkeit, stereotype Rollenbilder und Sicherheitsbedenken.

Weiterlesen

Hier die Studie abrufen:



Der Kunststoffeinsatz ist verantwortlich für circa sechs Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Dazu kommen noch die Emissionen durch den Transport. China ist mit rund 86 Prozent der größte Spielzeugexporteur. Neben den erheblichen Belastungen für die Umwelt sollten auch die prekären Produktions- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Spielzeugfabriken bedacht werden. Anders als die medial thematisierten Arbeitsbedingungen der Textilbranche bleiben diese in der Spielzeugindustrie weitgehend verborgen. Laut investigativer Recherche arbeiten Menschen in chinesischen Spielzeugfabriken unter gefährlichen Bedingungen. Sie sind giftigen Chemikalien ohne Schutz ausgesetzt. Weil sie oft nur einen Mindestlohn bekommen, mit dem sie ihre Lebenskosten nicht decken können, sind sie auf bis zu 140 Überstunden pro Monat angewiesen.

Auch die Produktsicherheit ist mangelhaft. Importierte Produkte, insbesondere von derzeit beliebten Billigplattformen, entsprechen Untersuchungen zufolge häufig nicht den europäischen

Obwohl Nachhaltigkeit ein großes Bedürfnis von Eltern ist, spielt sie im Spielzeugangebot noch kaum eine Rolle.

Sicherheitsstandards. Leider sind die Begrenzung schädlicher Chemikalien – insbesondere, wenn diese sich durch „Cocktail-Effekte“ verstärken – sowie klare Obergrenzen hinsichtlich der Lärmentwicklung auch in der neuen Spielzeugverordnung nicht ausreichend berücksichtigt. Eltern können beim Kauf derzeit nur auf Siegel wie „Geprüfte Sicherheit (GS)“, „Blauer Engel“ oder „Spiel Gut“ achten. Das CE-Zeichen allein ist kein Prüfsiegel, sondern eine vom Hersteller vergebene Bestätigung, dass das Produkt den europäischen Anforderungen entspricht. Oft fehlt selbst diese Bestätigung bei Billigprodukten von ausländischen Online-Plattformen. Sie dürften daher in der EU gar nicht verkauft werden.

Geschlechterklischees beginnen mit dem ersten Spielzeug

Puppen, Prinzessinnen und Schminktische für Mädchen, während den Buben Autos, Superhelden und Bälle angepriesen werden. Der Spielzeugmarkt ist nach wie vor von geschlechterstereotypen Darstellungen geprägt. Bereits im Kindergartenalter zeigen sich die Folgen dieser sozialisierten Rollenmuster. Kinder lehnen Spielzeug des anderen Geschlechts ab. Geschlechtertypische Spielzeuge beeinflussen die Erwartungen an das Verhalten und Vorlieben der Kinder.

Besonders junge Familien und Familien mit geringem Einkommen wünschen sich geschlechtsneutrales Spielzeug mit neutraler Farbgestaltung, vielseitigen Funktionen und Spielwelten. Dabei können Kinder ihre Kreativität frei und unabhängig vom Geschlecht nutzen. Bausteine, Spielküchen, Tierfiguren oder Kaufmannsläden sind Beispiele für geschlechtsübergreifende Klassiker, die bei vielen Kindern gut ankommen. Genderneutrales Spielzeug ist außerdem vielseitig und kann über einen längeren Zeitraum verwendet werden. Da es keine geschlechterspezifische Zuordnung vorgibt, steht es allen Kindern gleichermaßen offen. Dadurch wird der Bedarf an zusätzlichem Spielzeug reduziert und somit auch ein Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit geleistet. □



„Omnibus“: Vorfahrt Deregulierung

Mit der „Omnibus“-Initiative will die EU-Kommission Schutzvorschriften im Eiltempo abschaffen und verletzt dabei ihre eigenen demokratischen Prinzipien. Diese problematische Deregulierungsoffensive erklärt die Wettbewerbsfähigkeit zur obersten Priorität und torpediert den Green Deal. Von ALEXANDER EIGNER

Anstatt etwaige Doppelgleisigkeiten aufzulösen, wird massiv in die Wirksamkeit der Rechtsinstrumente und ihre Schutzfunktionen eingegriffen.

Die erste Amtszeit von Ursula von der Leyen als Präsidentin der Europäischen Kommission von 2019 bis 2024 war geprägt von wegweisenden Vorhaben und Gesetzen. Mit dem Green Deal sollte eine bessere Vereinbarkeit unternehmerischer Aktivitäten mit Mensch, Umwelt und Klima erreicht werden. Doch mit Beginn ihrer zweiten Amtszeit deutete sich eine Kehrtwende in der Nachhaltigkeitspolitik an. Anfang 2025 wurden die ersten (mehrerer) „Omnibus“-Pakete angekündigt, die laut EU-Kommission den Verwaltungsaufwand verringern und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit steigern sollen. Dieses Vorhaben ist demokratiepolitisch fragwürdig und ein Kniefall vor der Wirtschaftslobby.

Die viel zitierte Wettbewerbsfähigkeit

Die aktuelle EU-Politik wird vom Begriff Wettbewerbsfähigkeit bestimmt. Zu Jahresbeginn

wurde der „Kompass für Wettbewerbsfähigkeit“ vorgestellt. Er soll dazu dienen, den Wohlstand zu sichern und die Wirtschaft in der EU zu stärken. Durch die Rechtsanpassungen im Zuge des „Omnibus“-Vorhabens soll ein günstiges Geschäftsumfeld geschaffen und darauf geachtet werden, dass Unternehmen nicht mit Regelungen überfrachtet werden. Als Ziel der ersten „Omnibus“-Initiativen wurde angekündigt, dass „überschneidende, unnötige oder unverhältnismäßige Vorschriften“ vereinfacht oder gestrichen werden sollen. Dadurch soll der Verwaltungsaufwand für Unternehmen in den nächsten Jahren um mindestens 25 Prozent verringert werden (für kleinere und mittlere Unternehmen sogar um 35 Prozent).

Was auf den ersten Blick wie eine Vereinfachung aussehen mag, entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als weitreichende Deregulierung, die sinnvollen Schutz von Arbeitnehmer:innen und Umwelt aushebelt. Anstatt etwaige Doppelgleisigkeiten aufzulösen, wird massiv in die Wirksam-

Nimmt die EU die falsche Ausfahrt? Mit ihrem „Omnibus“-Paket missachtet die Kommission ihre eigenen demokratischen Regeln.

keit der Rechtsinstrumente eingegriffen. Unter dem Deckmantel der Wettbewerbsfähigkeit werden die Anwendungsbereiche sinnvoller Regulierungen aufgeweicht, Fristen verzögert und wichtige Elemente gestrichen. Diese Deregulierungen erzeugen zwar einen Wettbewerb – aber einen nach unten! Der Begriff Wettbewerbsfähigkeit wird zum Totschlagargument, um umwelt- und sozialpolitische Regulierungen infrage zu stellen. Der Begriff „Vereinfachung“ dient der Tarnung für den gezielten Abbau dieser Schutzstandards.

Startschuss „Omnibus“

Am 26. Februar 2025 wurden die ersten beiden „Omnibus“-Pakete veröffentlicht. In diesen werden mehrere Rechtsanpassungen in einem Gesetzesvorschlag gebündelt, die Instrumente des Green Deals zur Bekämpfung der Klimakatastrophe enthalten. Neben der Europäischen Lieferkettenrichtlinie ist unter anderem auch die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung betroffen, die das Ziel hat, Auswirkungen der Aktivitäten eines Unternehmens hinsichtlich der Umwelt, der Arbeitsbedingungen und der Gesellschaft transparent zu machen. In beiden Fällen ist bereits die Verschiebung des Anwendungsbeginns beschlossen: bei der Nachhaltigkeit um zwei Jahre, bei den Lieferketten um ein Jahr.

Weitere inhaltliche Änderungen, die noch stärker in die Wirksamkeit eingreifen, werden derzeit noch verhandelt. So soll der Anwendungsbereich bei der Nachhaltigkeits-Berichterstattung stark eingeschränkt werden. Demnach sind nur noch Unternehmen mit mehr als 1.000 Beschäftigten und entweder 50 Millionen Euro Umsatz oder 25 Millionen Euro Bilanzsumme berichtspflichtig. Somit fallen rund 80 Prozent der Unternehmen aus der ursprünglichen Regelung heraus, wodurch das Gesetz an Durchschlagskraft verliert.

Ein weiterer „Omnibus“ befasst sich mit der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP), wo es ebenso weniger Regulierungen und Kontrollen geben soll. Ein anderer soll die Regeln im Binnenmarkt anpassen und dazu eine neue Unternehmens-

kategorie einführen: „Small MidCaps“ sind Unternehmen mit weniger als 750 Beschäftigten und einem Umsatz von höchstens 150 Millionen Euro bzw. einer Bilanz von 129 Millionen Euro. Unternehmen dieser Kategorie müssen in Zukunft weniger Berichtspflichten vorlegen. Weitere Initiativen betreffen Verteidigung und militärische Mobilität sowie Umwelt, Chemikalien und Lebensmittelsicherheit. Auch hier sollen Regulierungen aufgeweicht oder gestrichen werden.

Lieferkettengesetz

Das Lieferkettengesetz war über viele Jahre ein Kernanliegen verschiedener zivilgesellschaftlicher Akteur:innen mit dem Ziel, ausbeuterische Wirtschaftsweisen auf globaler Ebene grundlegend zu verändern. Es wurde demokratisch erkämpft und ist im Juli 2024 endlich in Kraft getreten. Die Mitgliedstaaten sollten es bis 2026 in nationales Recht umsetzen, um die Konzerne ab dem Jahr 2027 in die Pflicht zu nehmen.

Auch beim Lieferkettengesetz werden weitere Änderungen mit gravierenden Folgen verhandelt, denn **der „Omnibus“ sprengt genau jene Eckpfeiler, die echte Verbesserungen für Klimaschutz, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte bringen** würden:

- Unternehmen tragen nicht mehr für ihre gesamte Lieferkette die Sorgfaltspflicht, sondern grundsätzlich **nur noch für ihre direkten Geschäftspartner:innen**.
- Die Unternehmen müssen ihre gesetzten Maßnahmen künftig **nur noch alle fünf Jahre** statt jährlich kontrollieren.
- Mit der Streichung der harmonisierten zivilrechtlichen Haftung wird Opfern und Hinterbliebenen der **Zugang zur Justiz massiv erschwert**.
- Die **Einschränkung der Stakeholder-Konsultation** beschneidet die Einbeziehung von NGOs.



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

© Frank Jödicke



Kurzgefasst

Die „Omnibus“-Initiative der EU-Kommission bündelt mehrere Rechtsanpassungen in einem Gesetzesvorschlag. Diese Verfahren ermöglichen umfangreiche Eingriffe, ohne dass die dabei vorgenommenen Änderungen öffentlich diskutiert werden können. Dadurch werden bestehende Regulierungen, beispielsweise zum Schutz von Klima und Arbeitnehmer:innen, im Eiltempo erheblich abgeschwächt.

Diese Änderungen hebeln den Kern der Lieferkettenrichtlinie völlig aus. Schließlich finden die schwerwiegendsten Verstöße gegen Menschenrechte und Umweltschutz überwiegend in den ersten Stadien der Lieferketten statt, etwa beim Rohstoffabbau oder in der Textilindustrie. Wenn Unternehmen diese vorgelagerten Stadien nicht kontrollieren und die dortigen Maßnahmen seltener evaluieren, werden Verstöße nicht erkannt.

Betroffenen von Ausbeutung und schlechten Arbeitsbedingungen wird der Zugang zur Justiz erschwert und sie können Entschädigungen nur schwer einfordern. Die Rana-Plaza-Katastrophe verdeutlicht dies:

Beim Einsturz der **Textilfabrik Rana Plaza** am 24. April 2013 wurden 1.134 Menschen getötet und rund 2.500 Menschen verletzt. Die Katastrophe stellt einen Tiefpunkt unternehmerischer Verantwortung dar, denn es gab bereits lange Sicherheitsbedenken wegen der Umwidmung des Geschäftsgebäudes zu einer Fabrik. Obwohl Risse im Gebäude entdeckt wurden und akute Einsturzgefahr bestand, wurden die Näher:innen zur Arbeit in der Fabrik gezwungen. Sie produzierten dort Waren für Primark, C&A, KiK und andere. Nur wenige Unternehmen haben sich an Kompensationszahlungen für Opfer und Angehörige beteiligt. Der Zugang zu diesen Zahlungen war äußerst kompliziert. Viele Menschen warten weiterhin auf Gerechtigkeit. Ein wirksames Lieferkettengesetz könnte Katastrophen dieser Art verhindern oder den Geschädigten zumindest angemessene Entschädigungen bieten. Dass durch den „Omnibus“-Gesetze wie das Lieferkettengesetz mit Verweis auf überbordende Bürokratie abgewürgt werden, obwohl damit echte Verbesserungen für Menschen, Klima und Umwelt erreicht werden könnten, ist somit ein großer Rückschritt.

Lockerungen, Vereinfachungen und Deregulierungen sind die Folgen eines intensiven Lobbyings der Industrie und des Finanzsektors.

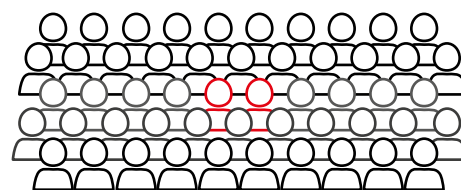
Undemokratische Prozesse

Doch nicht nur die Deregulierungsagenda der Kommission sollte kritisch hinterfragt werden.

Der Begriff Wettbewerbsfähigkeit wird zum Totschlagargument, um umwelt- und sozialpolitische Regulierungen infrage zu stellen.

Auch die Art und Weise, wie die „Omnibus“-Initiativen ablaufen, ist besorgniserregend, da sie in auffälliger Weise von den bekannten demokratischen Prozessen der EU abweichen. So hat die Kommission bei der Erarbeitung des „Omnibus“-Initiative weder eine öffentliche Konsultation noch eine Folgenabschätzung durchgeführt und somit ihre eigene Agenda für „bessere Rechtsetzung“ missachtet. Die unterlassene Durchführung einer öffentlichen Konsultation verletzt zudem das Recht auf Beteiligung an Entscheidungsprozessen der EU. Selbst innerhalb der Kommission wurden betreffende Dienststellen mit einer Konsultationsfrist von nur 24 Stunden an einem Wochenende überrascht. Anfang Februar, also kurz vor Vorstellung der fertigen „Omnibus“-Initiative, wurde lediglich zu einem sogenannten „Realitätscheck“ geladen. Den 50 Vertreter:innen der Wirtschaft saßen dort zwei Gewerkschafter:innen gegenüber.

Zudem stellt die Kommission im „Omnibus“ selbst fest, dass es für eine Evaluierung der betroffenen Instrumente noch zu früh sei. Wie konnte dann aber evaluiert werden, welche Bestimmungen „unnötig oder unverhältnismäßig“ sind? Fest steht: Anstatt etwaige Doppelgleisig-



50 : 2

Beim „Realitätscheck“ zur „Omnibus“-Initiative saßen 50 Vertreter:innen der Wirtschaft dort zwei Gewerkschafter:innen gegenüber.

Forderungen der AK

Das „Omnibus“-Paket der EU-Kommission stellt eine bemerkenswerte Abkehr vom Green Deal dar. In ihm werden mehrere Rechtsanpassungen in einzelnen Vorschlägen gebündelt und hart erkämpfte Instrumente zur Bekämpfung des Klimawandels abgeschwächt. Unter dem Schlagwort der Wettbewerbsfähigkeit sollen Deregulierungen für wirtschaftlichen Aufschwung sorgen. Schutzstandards, Mitbestimmung, Rechtssicherheit und der Kampf gegen die Klimakatastrophe könnten dabei ins Hintertreffen geraten.



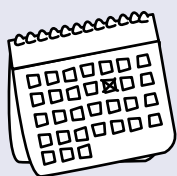
Schutz

Um Verletzungen von Menschenrechten und Umweltzerstörung zu verringern, müssen Unternehmen verpflichtet werden, ihre gesamte Lieferkette zu prüfen. Daher muss die

Änderung, nur die direkten Geschäftsbeziehungen zu prüfen, verworfen werden.

Haftung

Die harmonisierte zivilrechtliche Haftung muss bestehen bleiben, um die Rechtsstellung von Betroffenen zu verbessern.

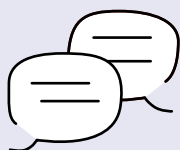


Überprüfung

Geplante Maßnahmen müssen regelmäßig überprüft werden, da zu lange Überwachungsintervalle die Effektivität der Maßnahmen untergraben.

Berichterstattung

Die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung muss einen größeren Anwendungsbereich aufweisen, um zur Umgestaltung der Wirtschaft beizutragen.



Mitsprache

Ausgewogene Sitzungspolitik, bei der nicht nur Vertreter:innen aus Industrie und Wirtschaft einbezogen werden.



80%

der vormals berichtspflichtigen Unternehmen fallen mit der Änderung aus der Nachhaltigkeitsberichterstattung heraus.

keiten aufzulösen, wird massiv in die Wirksamkeit der betroffenen Instrumente eingegriffen – zulasten ihres Schutzniveaus insbesondere für Beschäftigte und Verbraucher:innen. Der unklare Kurs führt zudem zu mehr Rechtsunsicherheit und schadet auch den Unternehmen, die sich bereits intensiv auf neue Regelungen vorbereitet haben.

Wünsche der Industrie werden erhört!

Nach einer Amtszeit der Kommissionspräsidentin von der Leyen, die von Vorhaben geprägt war, hohe Umwelt- und Sozialstandards festzulegen, folgt nun also eine Abkehr von diesen Vorhaben. Die Lockerungen, Vereinfachungen und Deregulierungen sind Folgen eines intensiven Lobbyings der Wirtschaftsvertreter:innen. Bereits Anfang 2024 hatten führende Industrievertreter:innen in der Antwerpener Erklärung einen „Omnibus“ gefordert, um Korrekturen an Verordnungen vorzunehmen. Ihre Wünsche wurden erhört. Die mächtigen Industrie- und Wirtschaftsverbände Deutschlands, Italiens und Frankreichs jubeln gemeinsam mit der österreichischen Industriellenvereinigung darüber.

Unter dem Deckmantel der Wettbewerbsfähigkeit und vor dem Hintergrund des aktuellen geopolitischen Chaos finden die Lobbyist:innen aus Industrie und Wirtschaft bei der EU-Kommission ein offenes Ohr für ihre Deregulierungsagenden. Der „Omnibus“ löst einen Wettbewerb nach unten aus, stellt eine ernsthafte Gefahr für den Green Deal und die Nachhaltigkeitsziele der EU dar und markiert einen Bruch der bisher gelebten demokratischen Grundsätze und Spielregeln. Die Europäische Kommission sollte jedoch nicht vergessen, dass sie dem Gemeinwohl und nicht den Zurufen einzelner Lobbygruppen verpflichtet ist. □

Klimainvestitionen ermöglichen

Um die Klimaziele zu erreichen, stehen Städte und Gemeinden vor einem hohen Investitionsbedarf. Gleichzeitig sind die Kassen klamm. Ein langfristig ausgerichteter kommunaler Klimainvestitionsfonds des Bundes könnte Abhilfe schaffen. Von GEORG FEIGL



Georg Feigl ist Budgetexperte der AK Wien und hat die Studie „Ausrichtung kommunaler Investitionen auf Klimaschutz“ betreut.

© Beatrix Schwab

Die derzeitige Produktions- und Lebensweise in Österreich geht mit einem beträchtlichen CO₂-Ausstoß einher. Um diese neu zu gestalten, werden private wie öffentliche Investitionen eine zentrale Rolle spielen. Städte und Gemeinden sind dabei besonders gefordert, weil sie etwa die Hälfte des umzubauenden öffentlichen Vermögens besitzen, beispielsweise in Form von Schulen und anderen Gebäuden sowie Öffis und deren Infrastruktur. Eine von den Sozialpartnern beauftragte Studie bezifferte den kommunalen Mehrinvestitionsbedarf auf 1,3 bis 2,2 Milliarden Euro pro Jahr.

Doch sind die Städte und Gemeinden zu diesen Investitionen finanziell in der Lage? Mit dieser Frage beschäftigt sich eine neue Studie des Wiener Zentrums für Verwaltungsforschung (KDZ). Das Ergebnis: Es ist zu befürchten, dass die Kommunen aufgrund fehlender Mittel die notwendigen zusätzlichen Klimaschutzinvestitionen – etwa für Gebäudesanierung oder Öffi-Ausbau – nur unzureichend tätigen werden. Dabei könnten gerade die Städte und Gemeinden einen entscheidenden Beitrag für eine glaubwürdige Klimapolitik leisten, wenn sie beim Klimaschutz als Vorreiter und Motor sichtbar werden. Denn gerade die kommunale Ebene ist für die Menschen im Alltag unmittelbar wahrnehmbar. Wenn dort zu wenig geschieht, besteht umgekehrt die Gefahr, dass die Unterstützung für den Klimaschutz weiter sinkt. Es wäre

schwer verständlich, wenn der „direkt erlebbare Staat“ weiterhin auf alte Verbrenner setzt und Kindergärten oder Volksschulen fossil beheizt,

diese schlecht gedämmt belässt und nicht mit Solaranlagen ausrüstet, während von Unternehmen und Haushalten Klimaneutralität eingefordert wird.

Finanzielle Engpässe

Rund 30 Prozent der öffentlichen Investitionen in Österreich wurden in den letzten Jahren auf Ebene der Städte und Gemeinden getätigt. Das entspricht einem Volumen von zuletzt gut sechs Milliarden Euro. Wenn nun allein für den Klimaschutz grob ein Drittel dazukommen soll, würde das die meisten Kommunen überfordern. Vor allem, weil sich die dafür zur Verfügung stehenden eigenen Mittel gegenüber der Zeit vor der Corona-Pandemie halbiert haben.

Zusätzliche Mittel, insbesondere des Bundes, konnten bislang vieles abfangen, reichen aber längst nicht aus, um den wachsenden Investitionsbedarf zu decken. Bereits jetzt zeigt sich mit der begonnenen gesamtstaatlichen Konsolidierung der Haushalte, dass Klimainvestitionen verstärkt nach hinten verschoben werden. Die Lücke bei den notwendigen Zusatzinvestitionen wird also größer, anstatt sich zu schließen.



1,3 bis 2,2 Mrd. Euro

beträgt der geschätzte zusätzliche jährliche Investitionsbedarf der Städte und Gemeinden beim Klimaschutz.

Städte und Gemeinden spielen eine Schlüsselrolle im Klimaschutz, aber ihnen fehlt der finanzielle Spielraum für entsprechende Investitionen.



© Frank Jödicke

Kurzgefasst

Die AK-Auftragsstudie „Ausrichtung kommunaler Investitionen auf Klimaschutz“ des KDZ untersucht die Finanzierbarkeit von Klimainvestitionen in Städten und Gemeinden. Dabei zeigen sich bereits mittelfristig erhebliche Schwierigkeiten, die durch eine Reform der bestehenden Instrumente sowie durch einen neuen kommunalen Klimaschutz-Investitionsfonds behoben werden können.

Mehr Spielräume gefragt

Vor diesem Hintergrund hat das KDZ in der von mehreren Arbeiterkammern beauftragten Studie untersucht, wie die Städte und Gemeinden ihrer Schlüsselrolle im Klimaschutz gerecht werden können. Die Studienautor:innen ziehen drei zentrale Schlüsse:

- ➔ Die bestehenden Finanzierungsinstrumente sollen **verstärkt den Klimaschutz miteinander verbinden**.
- ➔ Ein **kommunaler Klimainvestitionsfonds** soll von Bund und Ländern **neu eingerichtet** und finanziert werden.
- ➔ Die gesamtstaatliche Steuerung der Klimapolitik soll **mittels gemeinsamer Ziele und Abstimmungsprozesse verstärkt** und effektiver werden.

Förderungen zu wenig auf Klimaschutz ausgerichtet

Es gibt zwar mehrere Förderprogramme für kommunale Klimaprojekte vom Bund als auch von den Ländern, doch die Programme sind zeitlich und im Volumen zu stark begrenzt. Lücken zeigen sich vor allem bei der Finanzierung von Gebäudesanierungen sowie bei innerstädtischen Öffi-Angeboten. Hinzu kommen unklare Zuständigkeiten und Kompetenzen.

Besondere Bedeutung für kommunale Investitionen haben die Gemeinde-Bedarfszuweisungen. Zwar gibt es in einzelnen Bundesländern wie Salzburg oder Vorarlberg erste Ansätze, ökologische Kriterien zu berücksichtigen, doch das bleibt die Ausnahme. Gerade in Zeiten knapper Kas-

sen wäre hier ein besserer Mitteleinsatz wichtig. Ebenso wichtig wie die Bereitstellung finanzieller Mittel ist die Koordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden – etwa durch Einrichtung eines Koordinierungsgremiums, das Klimaziele, Aufgaben und Förderinstrumente abstimmt. Ein zentrales und transparentes Förderportal würde zudem den Städten und Gemeinden den Zugang zu Fördermitteln erleichtern.

Lösung: Kommunaler Klimainvestitionsfonds

Als wichtigste Maßnahme schlägt das Studienteam die Einrichtung eines kommunalen Klimainvestitionsfonds vor. Aus diesem Fonds sollen Städte und Gemeinden langfristig und verlässlich beim Klimaschutz unterstützt werden. Der Fonds könnte an dem bestehenden kommunalen Investitionsprogramm anknüpfen. Anschließend sollte eine stetig steigende Dotierung erfolgen.

Angedacht sind zwei Säulen: Zum einen soll jede Gemeinde einen pauschalen Basisbetrag erhalten, mit dem sich bewährte Klimaschutzmaßnahmen umsetzen lassen – etwa die energetische Sanierung von Gemeindegebäuden. Damit wird auch kleineren oder finanzschwächeren Gemeinden der Umstieg in wirkungsvolle Klimainvestitionen erleichtert. Zum anderen sollen gezielt Projekte gefördert werden, die ein besonders hohes CO₂-Einsparpotenzial, eine gute Kosten-Nutzen-Relation oder besondere Innovationskraft aufweisen. Die Auswahl soll auf Basis objektiver Kriterien erfolgen, um eine treffsichere Mittelvergabe zu ermöglichen, und gleichzeitig soll auch Wettbewerb gefördert werden, um die wirksamsten Lösungen zu finden.

Jetzt handeln – für klimaneutrale Städte und Gemeinden

Die Klimaziele sind ambitioniert und ohne die Städte und Gemeinden nicht zu erreichen. Doch dafür brauchen sie finanzielle Sicherheit und klare Rahmenbedingungen, um langfristig planen und investieren zu können. Ein kommunaler Klimainvestitionsfonds wäre ein kraftvoller Hebel dafür. Bund und Länder sollten den Klimainvestitionsfonds gemeinsam auf den Weg bringen. □

Die Studie **Ausrichtung kommunaler Investitionen auf Klimaschutz** ist hier abrufbar:





Gemeinsamer Umbau

Gewerkschaften Welche Konflikte entstehen, wenn die Stahlproduktion klimaneutral werden soll? Lassen sich angesichts der Klimakrise noch verlässliche sozialpartnerschaftliche Lösungen finden? Und welche Folgen hat die Digitalisierung für Beschäftigte in der Baubranche? Diese und weitere Fragestellungen stehen im Mittelpunkt von „Umkämpfte Transformation“. Der neue Sammelband des Jenaer Forschungsteams um den renommierten Soziologen Klaus Dörre bündelt die Ergebnisse mehrjähriger Forschungen zu gewerkschaftlichen Transformationskonflikten. Auf einem breiten empirischen Fundament zeigen die Beiträge eindrücklich, wie Umbrüche durch die ökologische und digitale Transformation in Betrieben ausgehandelt werden. Ergänzt werden die Fallstudien durch repräsentative Umfragedaten, die überraschende Einblicke in Klassenunterschiede bei der Bewertung der Klimakrise eröffnen. So entsteht ein facettenreicher Band, der die gesellschaftlichen Bruchlinien der Transformation scharf herausarbeitet. **MK**

Umkämpfte Transformation
Klaus Dörre, Steffen Liebig,
Kim Lucht u. a. (Hrsg.)
Campus Verlag (2025)



Wiener Start-up revolutioniert Zugreisen

Mobilität Nach jahrelanger Kleinarbeit ist es einem Wiener Start-up gelungen, komplizierte Zugverbindungen quer durch Europa einfacher auffindbar und online buchbar zu machen. Elias Bohun, einer der Gründer des Unternehmens, reiste nach seiner Matura im Jahr 2019 innerhalb von 16 Tagen mit dem Zug von Wien nach Hanoi in Vietnam. Um solche Abenteuer ohne aufwendige Recherche zu ermöglichen, entwickelte er gemeinsam mit Matthias Schötta und Jürgen Grünberger Traivelling. Auf ihrer Website zeigt die Plattform direkt die besten Verbindungen an. Traivelling ist Vertriebspartner von Staats- und Privatbahnen in Europa und bietet auch intermodale Verbindungen an, falls auf einer gewünschten Strecke keine Züge mehr fahren. Die Plattform erhebt eine Gebühr von vier bis sieben Prozent pro Buchung. Bei Problemen steht das Team beratend zur Seite und übernimmt manuelle Buchungen, beispielsweise für Reisen in die Türkei, wo das Zugsystem noch nicht digitalisiert ist. **DA**

Infos unter:
www.traivelling.com/home



Ein Buch gegen das vorzeitige Sterben

Gesundheit Den zahlreichen Selbstoptimierungsratgebern setzt Devi Lalita Sridhar, Professorin für Global Public Health an der Universität Edinburgh in Schottland, einen fachlich fundierten Kontrapunkt entgegen. In ihrem Buch „How Not to Die (Too Soon)“ zeigt sie auf, wie wichtig Gesundheits- und Sozialpolitik für unsere Lebenserwartung sind. Denn Bewegung an der frischen Luft ist nur dann gesund, wenn diese auch sauber ist. Radfahren ist nur empfehlenswert, wenn es gute Radwege gibt und man nicht von Autos überfahren wird. Folgerichtig behandelt sie in ihrem Buch zehn Faktoren für ein gesundes und langes Leben, die sehr von der jeweiligen Gesellschaftspolitik abhängen, wie beispielsweise Verkehrssicherheit, Trinkwasser, Luftqualität, medizinische Versorgung oder Waffengesetze. Ein weiterer Aspekt ist die Lebensfreude, die wiederum stark von Gleichberechtigung und Gerechtigkeit, Gemeinwesen und einem guten Bildungssystem bestimmt wird. Mit individuellen Entscheidungen würde man hier nicht weit kommen. **HH**

How Not to Die (Too Soon)
Devi Lalita Sridhar
Penguin (2025) In englischer Sprache

Die gute Nachricht zum Schluss

Ein Gericht in Den Haag hat im April 2025 ein Verbot fossiler Werbung in der Stadt bestätigt. Geklagt hatten mehrere Reiseunternehmen, die sich in ihrer Meinungs- und wirtschaftlichen Freiheit eingeschränkt sahen – erfolglos. Die Stadt hatte im Vorjahr beschlossen, Werbung im öffentlichen Raum für Flugreisen, Kreuzfahrten, Autos mit Verbrennungsmotor, Gasunternehmen und dergleichen zu untersagen. Das Gericht entschied, dass die Stadt Den Haag einen erheblichen politischen Spielraum innerhalb ihrer Grenzen für Regelungen zum Schutz des öffentlichen Interesses hat. Zudem habe die Stadtregierung ausreichend begründet, dass das Werbeverbot die Gesundheit der Bewohner:innen und Besucher:innen schützen und die negativen Auswirkungen der Klimakrise verringern könne. Das Urteil könnte Signalwirkung haben. In Graz wurde bereits ein Werbeverbot für fossile Produkte angedacht. **LW**



Ökologischer Umbau

Ausstellung Was wäre, wenn Architektur kein Werkzeug für Geschäfts- und Profitinteressen wäre? Die Ausstellung „Reichtum statt Kapital“ präsentiert die Arbeit der in Indien geborenen Architektin Anupama Kundoo als Manifest für eine andere Architektur. Mit lokalen Rohstoffen entwirft Kundoo Gebäude von außerordentlicher Schönheit, die den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt entsprechen. Lange war Architektur eine treibende Kraft für Innovation und Wachstum, doch dabei ist sie zur Materialisierung des globalen Kapitals geworden. Weltweit werden von der Bauindustrie natürliche Ressourcen und Arbeitskräfte ausgebeutet. So entfallen 28 Prozent der globalen weltweiten CO₂-Emissionen auf den Betrieb von Gebäuden und 10 Prozent auf deren Errichtung. Daraus ergeben sich 38 Prozent für die Bauwirtschaft. Dem setzt Anupama Kundoo ihr Konzept des nachhaltigen Bauens entgegen. **HH**

Reichtum statt Kapital
Anupama Kundoo
 Architekturzentrum Wien
 von 18.09.2025 bis 16.02.2026
www.azw.at



Pochen Sie auf Ihr Recht!

Rückgabe Österreich hat sich Anfang des Jahres 2025 gewandelt: Es gibt jetzt ein Einwegpfand! Die Redaktion der WUM und die AK begrüßen dies sehr und haben in den letzten Ausgaben per Artikel, WUM-o-meter und Kurzmeldung auf diese Neuerung hingewiesen. Und nun auch auf unserer Kommunikationseite, einfach weil es wichtig ist und weil leider die Rückgabepraxis immer noch nicht reibungslos funktioniert. Deshalb hier ein wichtiger Praxistipp für den nächsten Besuch im Supermarkt: Konsument:innen haben ein gesetzlich verankertes Recht auf Rücknahme und Barauszahlung, sofern das Produkt restentleert ist und der Barcode sowie das Pfandsymbol lesbar sind. Funktioniert der Automat nicht oder erkennt er das Produkt nicht, ist eine manuelle Rücknahme verpflichtend. Leider versucht insbesondere die Handelskette REWE Group, die Annahme mit Hinweis auf defekte Rückgabeautomaten zu verweigern. Die AK Wien hat sich deshalb bereits mit einem Brief an REWE gewandt, denn die gesetzlichen Vorschriften müssen eingehalten werden und die Einführung des Pfands darf weder zulasten der Arbeitnehmer:innen noch der betroffenen Konsument:innen gehen. **LW**

Alles Weitere bei der Pfandrückgabe in Ihrer Nähe.



Herrschaftsfreier Umbau

Geschichte Der Historiker der Universität Basel, Milo Probst, legte 2021 das Buch „Für einen Umweltschutz der 99%“ vor und ihm darf attestiert werden, dass er auch in seinem neuen Werk den großen Problemen unserer Zeit nicht aus dem Weg geht. In dem Band „Anarchistische Ökologien“ zeigt er auf, wie Natur und Kultur einer besonderen Dialektik unterliegen. Vereinfacht gesagt: Müsen kulturelle Errungenschaften immer mit einer Ausbeutung oder gar Zerstörung der Natur einhergehen? Oder findet sich in einer nicht-menschlichen Naturordnung sogar ein beispielgebender herrschaftsfreier Raum, den Anarchos bekanntlich so lieben? Fragen dieser Art stellten sich Anarchist:innen bereits vor 150 Jahren. Eine moderne Naturwissenschaft galt ihnen als notwendig, um die Natur vernünftig nutzen zu können, und dies muss nicht zwangsläufig zu den fatalen Hierarchien führen, die die menschliche Zivilisation so schädlich werden ließen. „Für Anarchokommunisten war die Eisenbahn“, so schreibt Milo Probst, „ein regelrechtes Fundament der Freiheit, da sie langsam vermochte die Handels- und Migrationswege von den Rauheiten des Geländes zu befreien. Dank ihr solidarisierten sich Völker, abgeschiedene Territorien wurden verbunden und erschlossen. Die durch Infrastrukturen herbeigeführte Transformation war somit sowohl gesellschaftlich als auch kosmologisch...“ Es kommt eben darauf an, wie man mit der Natur umgeht. **FJ**

Anarchistische Ökologien
Milo Probst
 Matthes & Seitz (2024)

Werden Umwelt-NGOs durch die EU-Kommission subventioniert?

JA

Transparenz ist ein Grundpfeiler jeder Demokratie. Parteien, Gemeinden, Unternehmen, selbst kleine Vereine müssen genau offenlegen, wofür sie öffentliche Gelder verwenden. Nur NGOs, also genau jene Organisationen, die bei jeder Gelegenheit maximale Offenheit für sich reklamieren, genießen in der EU eine besondere Behandlung.

Was der EU-Rechnungshof und der Haushaltskontrollausschuss des Parlaments aufgedeckt haben, wirft viele Fragen auf. Zwischen 2021 und 2023 flossen rund 7,4 Milliarden Euro an NGOs,

Transparenz gilt für alle – auch für NGOs, die Millionen aus öffentlichen Mitteln erhalten.

angeblich für den Umweltschutz. Doch Teile dieses Geldes wurden zweckentfremdet und für politische Kampagnen genutzt. Damit wurden etwa

gezielt EU-Abgeordnete unter Druck gesetzt oder Klagen gegen Landwirte finanziert. Vor wichtigen Abstimmungen kam es zu organisierten Demos, Massenmails und Anrufen. Das hat mit ehrlichem Umweltschutz nichts mehr zu tun. Es ist politische Einflussnahme und das auf Kosten der Steuerzahler.

Nun braucht es hier klare Konsequenzen: NGOs sollen auch weiterhin unterstützt werden. Aber wer öffentliche Mittel erhält, muss sich auch Regeln unterwerfen. Es braucht volle Transparenz und klare Verantwortlichkeit. Denn öffentliche Gelder sollen keine Waffe im Meinungskampf, sondern ein Instrument zur Umsetzung gemeinsamer Ziele sein.

Alexander Bernhuber ist Landwirt und Abgeordneter des Europäischen Parlaments, wo er als Agrar- und Umweltsprecher der ÖVP-Delegation fungiert.

© Martin Lahousse EPP-Press-Photo



NEIN

Demokratie lebt vom Einsatz aller. Zivilgesellschaftliche Organisationen sind ein unverzichtbarer Teil einer lebendigen Demokratie. Umwelt-NGOs haben sich in den vergangenen Jahren erfolgreich für Umwelt- und Klimaschutz und die Verbesserung unserer Lebensgrundlagen eingesetzt. Sie arbeiten evidenzbasierte Vorschläge aus, dienen Medien als Ansprechpartner und bringen die Stimme vieler Bürger:innen zum Ausdruck. Was NGOs stark macht, sind Idealismus, Hartnäckigkeit und die Bereitschaft, auch aktionistisch für die eigenen Überzeugungen einzustehen.

Aktuell versuchen rechte und rechtsextreme Parteien, diese Arbeit zu diskreditieren. Auch einzelne Interessensvertretungen stimmen in diesen Chor ein. Die finanzielle Unterstützung von NGOs durch die EU-Kommission verfolgt jedoch genau das Ziel, die Meinungsvielfalt zu stärken. Denn unsere demokratischen Verfahren beruhen darauf, dass viele Stimmen in Entscheidungsfindungen eingebunden werden – nicht nur jene von finanzstarken Wirtschaftslobbyisten. Dabei kommen strenge Richtlinien zur Anwendung. Auch der EU-Rechnungshofbericht findet kein Fehlverhalten von NGOs, sondern schlägt Verbesserungen vor, wie etwa eine bessere interne Übersicht über Finanzflüsse.

Die Angriffe gegen NGOs sind durchsichtig und sollen das Übergewicht von Wirtschaftslobbys noch verstärken.

Die Angriffe gegen NGOs sind durchsichtig. Sie sollen das Übergewicht von Wirtschaftslobbys noch verstärken, sie schaden der Demokratie und sie gefährden letztendlich wichtige Fortschritte beim Schutz unserer Lebensgrundlagen.



Johannes Wahlmüller ist Bereichsleiter für Politik und Kampagnen bei der Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 und Klima- und Energiesprecher.

© Stephan Wyckoff



Gesellschaftskritische Wissenschaft

Verkehr und Infrastruktur

Die Studien zu **Verkehr und Infrastruktur** können hier abgerufen und bestellt werden:



- 70 Rechtsqualität der Auslegungseleitlinien 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 Romauich, 2024
- 73 Mobilitätswende produzieren – Produktionsbedingungen der österreichischen Bahnindustrie und industrielle Potenziale durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs**
Lukas Cserjan, Julia Eder, Anna Hornykewycz, Laura Porak, Stephan Pühringer, 2025

Informationen zur Umweltpolitik

Die **Informationen zur Umweltpolitik** können hier abgerufen und bestellt werden:



- 204 Recht auf Natur – Freier Zugang zur Natur**
Michael Ganner, Samantha Karoline Pechtl, Wolfgang Stock, Karl Weber, 2022
- 205 Abgasmanipulation und Mautbetrug durch Lkw – Wie sauber sind Lkw tatsächlich?**
A. Friedrich, S. Annen, R. Helmerich, 2022
- 206 Rechtliche Lücken in der mobilitätsbezogenen Klimaschutzpolitik** Anlassfall Lobautunnel-Entscheid
Werner Hochreiter, 2022
- 207 Dieselskandal – Ein Update** Auswirkungen der Abgasmanipulationen bei Dieselaautos in Österreich
Lydia Ninz, Alexander Holzleitner, 2023
- 208 New genetic engineering – Possible unintended effects**
Michael Eckerstorfer, Andreas Heissenberger, 2023
- 209 Daseinsvorsorge 2030** Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen
Michael Getzner, Dragana Damjanovic, Emma Dowling, Hannah Lucia Müller, Leonhard Plank, Alexandra Strickner, Charlotte Damböck, Pauline Evers, Anna Franziska Kalhorn, Tim Pöchhacker, 2024
- 210 Lernen für den Wandel: Auf dem Weg zu einer emanzipatorischen Nachhaltigkeitsstrategie im sozial-ökologischen Umbau**
Emma Dowling, Jessica Angioni, Lukas Stani, 2023

Arbeit & Wirtschaft Abendpost



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



Wie Sie die Abendpost bekommen?
Einfach hier anmelden!

www.arbeit-wirtschaft.at/newsletter



Wirtschaft & Umwelt
Sekretariat: 01/501 65 12404
E-Mail: wirtschaft.umwelt@akwien.at
www.ak-umwelt.at

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



AK.AT/GERECHTIGKEIT



Für ein faires Steuersystem.

Arbeiterkammer
Gerechtigkeit muss sein.

