

Wirtschaft & Umwelt

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

Euro 1,80

Klima und Gerechtigkeit

Die Klimakrise ist von einer dreifachen Ungleichheit geprägt: Wer sie verursacht, wer unter ihr leidet und wer über ihre Bekämpfung entscheiden kann. Sie zu überwinden, ist eine Verteilungs- und Machtfrage.

© Shutterstock

Bericht aus Serbien – Die Arbeits- und Rohstoffkolonie Europas? [SEITE 22](#)
Ultra-Fast Fashion – Angebliches Recycling soll beruhigen [SEITE 24](#)
Europäische Union – Anspruch und Wirklichkeit bei den Klimazielen [SEITE 26](#)
Öffis in Tirol – Aktuelle Studie zeigt das Potenzial für den Ausbau [SEITE 30](#)



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

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

DICKE WOLKE Der Geruch des Geldes



Laut Oxfam-Studie sind 308 Milliardär:innen gemeinsam für den Ausstoß von 586 Millionen Tonnen CO₂ verantwortlich. Damit stoßen sie mehr aus als 118 Staaten dieser Welt gemeinsam. Kritische Betrachter:innen fragen sich: Wie gelingt es diesen knapp über 300 Superreichen, dass es bei ihnen derart

qualmt? Sie können ja nicht in mehreren Privatjets gleichzeitig herumkreisen. Die Antwort: Oxfam berechnet richtigerweise ihre Investitionen mit ein. Denn wer mit qualmenden Schloten verdient, ist auch für den CO₂-Ausstoß verantwortlich. **FJ**

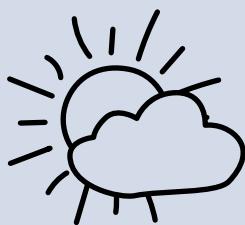
NEBELFELDER Mogelpackung auf vier Rädern



Plug-in-Hybrid-Pkw sind der „technologie-offene“ Weg, das Verbrenner-Verbot zu umgehen. Ein Elektromotor für kurze Strecken und ein Verbrennungsmotor für längere. Laut der NGO Transport & Environment verbrauchen die Hybriden auf der Straße aber fast so viel Treibstoff wie Benziner und überschreiten

die CO₂-Emissionswerte um das Fünffache, da der Verbrennungsmotor stets mitlaufen muss, damit die Leistung passt. Die Lösung der Autoindustrie? Eine automatische Ladepflicht in die Autos einprogrammieren, um die CO₂-Werte einzuhalten. **FG**

WECHSELND BEWÖLKt On-off-Beziehung



„Ganz Paris träumt von der Liebe“ – allerdings nicht im Nachtzug. Die Nightjet-Verbindungen zwischen Wien bzw. Berlin und Paris werden mit Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nämlich eingestellt. Der Grund: Die französische Staatsbahn SNCF erhöht ihre Gebühren so sehr, dass der Betrieb nicht

mehr kostendeckend wäre. Allerdings gilt der designierte SNCF-Direktor Jean Castex als ausgesprochen nachzugefreundlich. Falls sich die Rahmenbedingungen tatsächlich verbessern, könnten die ÖBB ab Sommer wieder nach Paris fahren. **HH**

NIESLREGEN Wenig Bewegung in Belém



Alle Jahre wieder trifft sich die Weltgemeinschaft zur UN-Klimakonferenz, die klug zwischen Halloween und der Adventszeit positioniert wurde. Die jährliche Aufgabe der Kommentator:innen besteht darin, zu erklären, weshalb die zentrale Menschheitsaufgabe, einen bewohnbaren Planeten zu

erhalten, mit nur geringem Enthusiasmus betrieben wird, und auf die wenigen Erfolge zu verweisen. 2025: Die Mittel zur Klimaanpassung sollen verdreifacht werden. Gut. Es gab nur keine Einigung, wer dies zahlt. Bis nächstes Jahr in Antalya! **FJ**

LAUES LÜFTCHEN Lkw vor Belastungen schützen?



Im Jahr 2025 wollten Frächter:innen zweimal dutzende Lkw nach Wien fahren lassen. Einmal gelang's, einmal wurde es abgesagt. Protestiert werden sollte, weil aus Sicht der Frächter:innen eine Mauterhöhung dem österreichischen Wirtschaftsstandort schaden würde. Bei der lauten Demonstration

wurde jedoch verschwiegen, dass zwei Drittel dieser „Belastung“ von ausländischen Lkw auf Österreichs Autobahnen bezahlt werden. Warum sollten breite Reifen aus dem Ausland nicht mehr entrichten können? **FG**

Inhalt

Ohne Verteilungsgerechtigkeit keine Klimapolitik

Die Bepreisung des CO₂-Ausstoßes sollte gerecht zwischen Arbeitenden und Vermögenden verteilt werden. Seite 10

Hitze trifft nicht alle gleich!

Eine Sozialpolitik in der Klimakrise muss die unterschiedliche Betroffenheit der Bevölkerungsgruppen ausgleichen. Seite 13

AK Chefökonom Matthias Schnetzer im Interview

Seite 16

Wer trägt die Verantwortung für Ungleichheit?

Reiche Länder haben den größten Teil zur Klimakrise beigetragen, arme sind hingegen am stärksten betroffen. Seite 17

Kfz-Industrie in Serbien

Österreichische Gewerkschafts- und NGO-Vertreter:innen machen sich ein Bild der aktuellen Lage. Seite 22

Grenzenloser Modekonsum

Mit Recyclingversprechen verleiten die Unternehmen zu noch mehr Kleiderkauf. Hierzu gibt es sinnvolle Alternativen. Seite 24

Europäische Klimapolitik

Die internationale Handels- und Investitionspolitik der EU bleibt hinter den gesetzlich verankerten Zielen zurück. Seite 26

Öffentlicher Verkehr in Tirol

Für das Erreichen der Klimaziele ist ein weiterer Ausbau im Land angeraten. 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 Höglberger **HH**, Max Knapp **MK**, Astrid Schöggel **AS**, Sabine Stelzenmayer **SA**, Christoph Streissler **CS**, Iris Strutzmann **SI**, Lisa Weinberger **LW**

Sekretariat Sabrina Pochop **SP**, Josephine Grafel **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,
C2C Certified® SILBER by gugler®
drucksinn.at



print4climate®
klimafreundlich gedruckt

Klimapolitische Gegenreformation

Klimapolitik kann nur erfolgreich sein, wenn sie die soziale Frage ins Zentrum stellt. Dazu muss sie die Vielen einbinden und darf nicht von oben verordnet werden.



Von Lukas Oberndorfer

Derzeit erleben wir eine breite Rücknahme der Klima-Reformen: Das Verbrenner-Aus und das EU-Klimaziel 2040 werden verwässert. Der Klimabonus fällt weg, während zugleich die CO₂-Bepreisung bleibt. Dass diese Rückschritte trotz der immer spürbareren Folgen der Erderhitzung kaum auf gesellschaftlichen Widerstand stoßen, hängt wesentlich mit der sozialen Frage zusammen. Studien belegen: Nichts untergräbt die Unterstützung für Klimapolitik so stark wie das Gefühl, dass ein ohnehin forderndes Leben durch zusätzliche Umweltmaßnahmen noch teurer und komplizierter wird – während sich Reiche den Regeln entziehen können.

Und dieser Eindruck entspricht durchaus der Wirklichkeit in Österreich. Bezieht man Kapitalanlagen und Beteiligungen an fossilen Unternehmen mit ein, sind die obersten zehn Prozent der Vermögenden für über die Hälfte der Treibhausgasemissionen verantwortlich, während die ganze untere Hälfte der Bevölkerung für nur 17 Prozent der Emissionen die Verantwortung trägt. Für den enormen CO₂-Austoß ihrer Kapitalanlagen zahlen Vermögende allerdings nichts, während Ärmere nun mehr für ihre Heizkosten zahlen müssen.

Gleichzeitig trifft die Erderhitzung ausgerechnet jene am härtesten, die am wenigsten dazu beigetragen haben: Menschen in körperlich belastenden Berufen wie Bau und Pflege oder die Bewohner:innen schlecht gedämmter Wohnungen. Für sie soll und muss Klimapolitik gemacht werden, aber sie müssen in die Entscheidungen eingebunden sein und die Reformen als gerecht empfinden.

Lukas Oberndorfer

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



© Iwona Castello D'Antonio | Unsplash

Umwelt-Bezug wird wichtiger

Lkw-Maut Ab dem 1. Januar 2026 treten neue Lkw-Mauttarife in Kraft. Dann müssen Lkw auch eine höhere Entschädigung für Klimaschäden, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung entrichten. Rund 140 Millionen Euro werden dadurch zusätzlich an den Staat abgeführt. Insgesamt stehen damit 390 Millionen Euro aus dem Lkw-Maut-Aufkommen zur Verfügung. Die Gelder müssen zweckgebunden für nachhaltige Projekte ausgegeben werden, beispielsweise für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in belasteten Autobahnkorridoren. Die Arbeiterkammer hat sich bei den Budgetverhandlungen erfolgreich für diese Maßnahmen eingesetzt, da zwei Drittel der Kosten von Lkw getragen werden, die im Transit durch Österreich unterwegs sind oder ausländischen Unternehmen gehören. FG

Westbahn fährt mit chinesischen Zügen ab

Schiene Die größtenteils private Westbahn GmbH fuhr lange Zeit rote Zahlen ein. Erst das durch Steuergeld gestützte Klimaticket brachte den wirtschaftlichen Umschwung und satte Gewinne. Nun expandiert das Unternehmen und verwendet dafür Züge vom weltgrößten Produzenten, der chinesischen CRRC. Die europäische Zulassung dieser Züge stellt allerdings einen Dammbruch dar. Die heimische Bahnindustrie galt bislang als Zukunftsbranche mit hoher technologischer Kompetenz und großem Potenzial. Diese Qualitäten sind aufgrund der neuen Konkurrenz jetzt in Gefahr – und damit auch viele Arbeitsplätze. Zudem besteht das Risiko, dass solche

Hightech-Züge von außerhalb per eingebautem „Kill-Switch“ abgeschaltet werden können. Verkehrsminister Peter Hanke will nun bei der europäischen Zulassung und dem Vergaberecht nachschärfen: „Wenn wir Billigimporte zulassen, während chinesische Staatskonzerne mit massiven Subventionen den Markt verzerren, gefährden wir unseren Industriestandort und machen unsere kritische Infrastruktur zunehmend abhängiger von Drittstaaten.“ HH

“
Klimaschädliche Investitionen verhelfen Superreichen zu immer mehr Vermögen. Es ist höchst an der Zeit, dass sie sich an den Umweltkosten beteiligen.

AK Präsidentin
Renate Anderl



© Sebastian Philipp | BAK

Volksentscheid in Hamburg

Demokratie Von wegen Klimaschutz ist unpopulär. Der Norden beweist das Gegenteil. Die Hamburger Bevölkerung wurde befragt und entschied sich mit einer Mehrheit von 53 Prozent dafür, dass die Stadt ihre Klimaneutralität bereits im Jahr 2040 und nicht erst 2045 durchsetzt. Möglicherweise sind die Menschen schon gedanklich weiter als die Spitzen von Politik und Wirtschaft, die sich im Vorfeld gegen den Entscheid ausgesprochen hatten. Es zeigt sich auch, wie wichtig die Einbindung der Stadtbewohner:innen ist. Sie möchten selbst über ihre Zukunft bestimmen und haben mit dem Beschluss verpflichtend festgelegt, dass die Zwischenziele bis 2040 sozialverträglich umgesetzt werden. Vorbildlich!

FJ

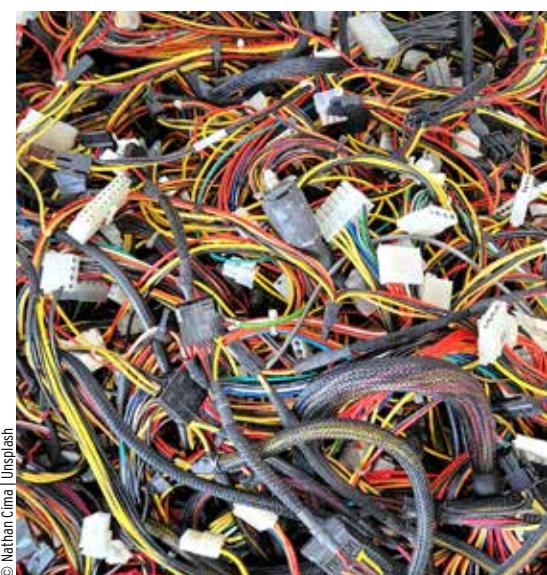


© Nicolas Mahler

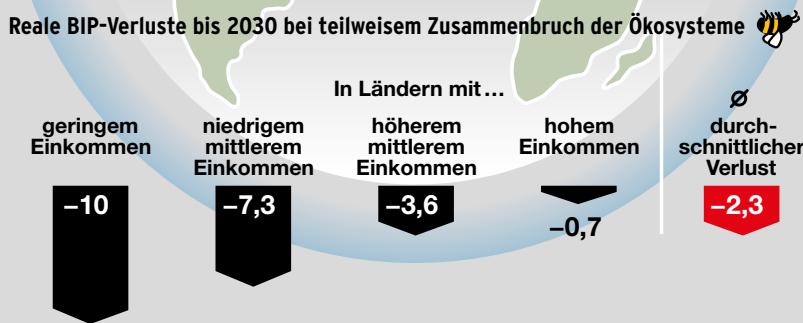
Der Elektroschrottberg wächst

Kreislaufwirtschaft Europas Elektronikkonsum wächst ungebremst, doch noch immer werden zu wenige Altgeräte ordnungsgemäß gesammelt oder recycelt. Umweltorganisationen fordern deshalb eine ehrgeizige Reform der EU-Richtlinie über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (WEEE). Im Jahr 2023 wurden in der Europäischen Union mehr als 14 Millionen Tonnen Elektro- und Elektronikgeräte verkauft. Damit stieg ihr Verkauf seit dem Jahr 2012 um 89 Prozent, was in der Folge zu mehr Elektroschrott geführt hat. Der wird allerdings nur unzureichend gesammelt und wiederverwertet. So wurden im vergangenen Jahr in der EU nur 5 Millionen Tonnen E-Schrott

erfasst, das sind gerade einmal 4,4 Prozent mehr als 2022. Die Sammelquoten bleiben in vielen EU-Ländern viel zu niedrig. Kurze Produktlebenszyklen, erschwerende Reparaturen und falsche Entsorgung verschärfen das Problem zusätzlich. In Europa wird ein Mobiltelefon im Schnitt nach drei Jahren ersetzt. Eine konsequente „Erweiterte Herstellerverantwortung“ (EPR), bei der die Hersteller verpflichtet werden, Standards für Reparatur und Wiederverwendung einzuhalten, würde die Sammelquoten verbessern und Ressourcen schonen. SI



© Nathan Cima | Unsplash



Wenn die Biosphäre nicht stärker geschützt wird, wird das sehr bald gravierende ökonomische Folgen haben. Länder mit ohnehin geringem Einkommen und großer Abhängigkeit von ihrer Agrarproduktion verlieren erheblich, aber auch die Industrienationen erleiden Verluste. Durch die konsequente Durchsetzung des „30x30 Goals“ und den Schutz natürlicher Lebensräume könnten diese Verluste jedoch stark reduziert werden.

Quelle: Weltbank, The Economic Case For Nature, 2021



Die hohen Kosten des Nichtstuns

Artensterben Der Mensch ist ein besonderes Tier und sein Einfluss auf die Biosphäre der Welt ist völlig unverhältnismäßig groß. Würde man alle Menschen dieser Erde auf eine Waage stellen, dann würde ihr Gesamtgewicht nicht einmal 0,01 Prozent aller Lebewesen auf diesem Planeten ausmachen. Dennoch hat diese gewichtsmäßig kleine Anzahl an Menschen mehr als die Hälfte aller wild lebenden Pflanzen und 80 Prozent der Wildtiere vernichtet. Diese Rücksichtslosigkeit beginnt auf die Menschheit zurückzufallen.

Die Hälfte der weltweiten Wirtschaftsleistung ist laut des Weltwirtschaftsforums stark oder zumindest teilweise von intakten Ökosystemen abhängig. Das betrifft nicht nur die Lebensmittelproduktion in der Landwirtschaft, sondern beispielsweise auch die Bauwirtschaft. Ein Kollaps des Ökosystems würde die Bestäubung von Nutzpflanzen, die Fischerei oder auch die Holzproduktion treffen.

Die Wirtschaftshilfen der Insekten

Laut der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) würden ohne die tierischen Bestäuber bis zu acht Prozent der weltweiten Ernte verloren gehen, ein Marktwert von 577 Milliarden Dollar im Jahr. In der EU allein wären es bis zu 15

Milliarden Euro im Jahr, die wir der wirtschaftlichen Mithilfe der Insekten, bei der Bestäubung von Tomaten, Mandeln oder Sonnenblumen, verdanken.

Ambitionierte Ziele beim Schutz der Biodiversität würden sich ganz unmittelbar auszahlen. Die Weltbank hat errechnet, dass die Umsetzung des „30-Prozent-Zieles“ bis 2030 („30x30 Goal“), also der Schutz von 30 Prozent der Meeres- und der Landfläche, das weltweite Bruttoinlandsprodukt lediglich 0,1 Prozent kosten würde. Die Gewinne wären hingegen beträchtlich. Die Europäische Zentralbank hielt bereits im Jahr 2019 fest, dass zehn „zentrale Ökosystemdienstleistungen“ in der EU einen jährlichen Nutzen in Höhe von 234 Milliarden Euro erbringen.

Fallen hingegen die tierischen Bestäuber aus und sinkt die Bodenfruchtbarkeit, entstehen hohe Kosten. Auch hier gibt sich die Weltbank unmissverständlich. Gerade ärmere Länder, die stärker von ihrer Agrarproduktion abhängig sind, würden bis zu zehn Prozent ihres Bruttoinlandsproduktes verlieren, der weltweite Durchschnitt läge bei einem Verlust von 2,3 Prozent. Verbraucherpreise und Inflation werden aber auch in den reichen Regionen der Welt beträchtlich ansteigen. Ein Schutz der Biodiversität lohnt sich somit für alle Menschen. FJ

Siegeszug der Fischereilobby

Ökosysteme Der weltweite Hunger nach Fisch steigt seit Jahrzehnten stark an. Zwischen 1950 und 2022 hat sich der globale Fischverbrauch nahezu verzehnfacht. Mittlerweile gelten 38 Prozent der Gesamtbestände als überfischt – Tendenz weiter steigend. Am Beispiel des Hering s lassen sich der drastische Rückgang der Bestände und das politische Versagen beim Schutz der Meeresökosysteme gut nachvollziehen. Seit Jahren gilt der Hering in der Ostsee als stark gefährdet, weshalb er eigentlich von der aktiven Fischerei ausgenommen sein sollte. Ausnahmeregelungen führen jedoch dazu, dass jährlich bis zu 800 Tonnen Hering in der EU gefischt werden. Umweltschutzorganisationen fordern deshalb längst ein striktes Fangverbot. Entgegen der Empfehlung der EU-Kommission einigten sich die EU-Staaten im Oktober jedoch auf die Beibehaltung der Ausnahmeregelungen. Der deutsche Landwirtschaftsminister Alois Rainer begründete diesen Schritt mit der Bewahrung des „einzigartigen Kulturguts“ der Fischerei. MK



Studie

Download in englischer Sprache
<https://www.akeuropa.eu/sites/default/files/2025-09/AC17640802.pdf>



Die Position der EU als globaler Standard-setzer in Sachen Wettbewerbsfähigkeit aufzugeben, birgt die Gefahr, eine strategische Chance für die europäische Wirtschaft zu verpassen.

Geschwächter Schutz

Deregulierung Die EU-Lieferkettenrichtlinie trägt den griffigen Titel „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD) und soll dabei helfen, die Menschenrechte entlang der gesamten Produktionskette zu wahren. Bislang konnten strengere Umweltauflagen und ein besserer Arbeitnehmer:innenschutz durch eine Verlagerung in den Globalen Süden allzu leicht umgangen werden. Mit der neuen Gesetzgebung des Omnibuspakets (siehe Bericht WUM 3/2025) zeigt sich jedoch, dass die hehren Ziele der Europäischen Union immer weiter verwässert werden. Eine aktuelle Studie belegt, dass mit dem CSDDD Europas Wirtschaft gestärkt werden könnte. Stattdessen gibt das Europäische Parlament den Zurufen aus der Wirtschaft nach und öffnet unter dem Vorwand der „Vereinfachung“ des Lieferkettengesetzes das Tor zur Abschwächung von Menschenrechtsverpflichtungen. Neben den Menschenrechten bleiben so auch Nachhaltigkeit und Klimaschutz auf der Strecke. FJ



Kommentar

Planloses Rüsten – Planlose Außenpolitik



Von Florian Wenninger

© privat

Der Überfall Russlands auf die Ukraine hat begreifliche Verunsicherung ausgelöst. Die EU unterstützt nicht nur die ukrainischen Kriegsanstrengungen, sondern will durch ihr Programm „ReArm Europe“ erreichen, dass die Mitgliedsstaaten bis 2030 ungeheure 800 Milliarden Euro ins Militär investieren. Österreich ist Musterschüler: Kein neutraler Staat gibt, gemessen am BIP, so viel Geld fürs Militär aus wie die Alpenrepublik. Und es soll noch deutlich mehr werden. Bis 2032 sollen die Verteidigungsausgaben um 1,2 Prozent des BIP gesteigert werden. Das wäre die dritthöchste Ausgabensteigerung aller EU-Staaten. Zudem soll der Wehrdienst verlängert werden. Bezeichnend für die soziale Dimension ist, dass der aktuelle Entwurf der Wehrdienstkommission die Möglichkeit vorsieht, sich vom Wehrdienst freizukaufen.

Außen- und sicherheitspolitisch ist all das ohnehin seltsam entrückt. Österreich ist von NATO-Staaten und Neutralen umgeben. Jeder Angriff auf ein NATO-Mitglied würde die Beistandspflicht des Bündnisses aktivieren. Eine konventionelle Bedrohung ist somit kurz- und mittelfristig nicht zu erkennen. Worauf bereitet sich das Bundesheer also vor und wie ist das mit der aktuellen Ausgabenorgie in Einklang zu bringen? Seit der Rechnungshof im Jahr 2022 die intransparente Beschaffungspolitik des Verteidigungsministeriums scharf gerügt hat, ist diese weder zielerichtet noch nachvollziehbar geworden. Und die Neutralität? Wie die Historikerin Lucile Dreidemy unlängst zu Recht bemerkte, kann an deren Potenzialen kein Zweifel herrschen – nutzen kann man diese aber nur, wenn man Energie in ein schlüssiges Konzept investiert. Davon ist aktuell freilich nichts zu sehen.

Florian Wenninger
 ist Historiker und Politologe und leitet das Institut für Historische Sozialforschung.



Vor 30 Jahren

Ökobilanz Österreichs Umweltpolitik hat einen guten Ruf: In den letzten Jahren ist es gelungen, vor allem die Verschmutzung der Gewässer und der Luft zu reduzieren. Aber die Ökobilanz der Politik weist nicht nur Aktiva auf: Das Torontoziel, den CO₂-Ausstoß bis 2050 um 20 Prozent zu reduzieren, dürfte nicht erreicht werden. Für die Altlastensanierung fehlt das Geld. Statt Müll zu vermeiden, ist in den letzten Jahren der Verpackungsverbrauch gestiegen. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.



Vor 15 Jahren

Greenwashing Die Instrumente sind vielfältig: Sie reichen von ganz normaler Werbung über Benutzung von Tarnorganisationen, das Hochjubeln eigener kleiner unbedeutender Umweltmaßnahmen, das angebliche Kooperieren mit Umweltorganisationen, das Vergeben von Umweltpreisen und Auszeichnungen, das Lancieren von Hoffnungsgeschichten, das Kapern von Ökobegriffen wie „Nachhaltigkeit“ samt dazugehörigen Berichten, bis hin zum Versuch, mit offiziellen Ökozertifizierungen ganze Branchen grünzuwaschen. (Siehe Buchtipp S.33)

„Unser System basiert auf einem immer weiter steigenden Energieverbrauch“

Die Politikwissenschaftlerin Alina Brad ist koordinierende Leitautorin des „Zweiten Sachstandsberichts zum Klimawandel“.

In dem groß angelegten Forschungsprojekt, das von 2022 bis 2025 durchgeführt wurde, geben zahlreiche wissenschaftliche Autor:innen aus verschiedenen Sparten einen Überblick über die Maßnahmen gegen die sich zuspitzende Klimakrise in Österreich.

Was hält Sie in der Nacht wach, wenn Sie an Österreichs Klimapolitik denken?

Was mir Sorgen macht, ist die wachsende Diskrepanz zwischen Ziel und Umsetzung. Offiziell hält Österreich am Ziel der Klimaneutralität bis 2040 fest – aber faktisch steht dieses Ziel massiv unter Druck. Klimapolitik wird zunehmend als Belastung für Budget und Wettbewerbsfähigkeit dargestellt. Notwendige Investitionen, etwa in den Bahnausbau, werden verschoben, der Klimabonus gestrichen. Gleichzeitig untergraben Maßnahmen wie die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe (NoVA) für Dienstfahrzeuge, der Ausbau des Lobau-Tunnels oder die Verteuerung des Klimatickets die Klimaziele und wirken sozial ungerecht. Zwar enthält der Koalitionsvertrag zahlreiche Klima-Vereinbarungen, doch die bisher umgesetzten Maßnahmen deuten auf einen Kurswechsel in die falsche Richtung hin. Betrachtet man die konkreten Maßnahmen, so lässt sich keine ernsthafte Zielorientierung erkennen. Das betrifft zwar viele Länder, aber in Österreich ist der Widerspruch besonders deutlich. So droht das Klimaziel auf eine rein symbolische Ebene zu rutschen.

Die meisten Parteien bekennen sich zwar zum Klimaschutz und doch blockieren oder verschleppen sie ihn. Wessen Interessen werden dabei bedient?

Wenn ernsthafte Dekarbonisierungsmaßnahmen umgesetzt werden, gefährden sie enorme Vermögenswerte fossiler Unternehmen – von Energiekon-



„Wir brauchen eine Klimapolitik, die technologische Entwicklungen mit einem Umbau unserer Wirtschafts- und Produktionsweisen verbindet.“

zernen bis zur Automobilindustrie. Diese Sektoren sichern dem Staat Steuereinnahmen, Beschäftigung und damit auch politische Stabilität. Die Legitimität des Staates hängt von einer wachsenden Wirtschaft ab. Und dieses Wachstum ist noch immer eng mit fossiler Wertschöpfung verflochten. Ambitionierte Klimaziele stellen dieses Versprechen infrage, da sie tiefgreifende Eingriffe in bestehende Strukturen erfordern. Das erklärt, warum viele Regierungen Klimaziele rhetorisch unterstützen, in der Umsetzung aber bremsen. Solange die strukturelle Abhängigkeit vom fossilen Wachstum besteht, bleibt Klimapolitik ein Spannungsfeld: nach außen ambitioniert, in der Praxis aber gehemmt.

Dient der Hinweis auf zukünftige technologische Entwicklungen nicht häufig als Vorwand, um heute nichts zu ändern?

Ja, leider passiert das oft. Beispiele wie die aktuellen Diskussionen um CO₂-Abscheidung und -Speicherung werden gern als Vorwand genutzt, um notwendige Veränderungen aufzuschieben. Natürlich brauchen wir technologische Innovationen – etwa bessere Speichertechnologien oder effizientere Gebäude. Aber Technik allein löst das Problem nicht, solange die ökonomischen Strukturen unverändert bleiben. Unser System basiert auf einem immer weiter steigenden Energie- und Ressourcenverbrauch. Innovation wird vor allem dort gefördert, wo sie Profite verspricht und nicht dort, wo sie gesellschaftlich und ökologisch am dringendsten gebraucht wird. Wir brauchen eine Klimapolitik, die technologische Entwicklungen mit einem Umbau unserer Wirtschafts- und Produktionsweisen verbindet. Das heißt, Innovation ja, aber es geht darum, umweltschädliche Praktiken zurückzufahren und unsere Wirtschaft an sozialen und ökologischen Zielen auszurichten.

Tatsächlich gäbe es im postfossilen Zeitalter die Chance auf eine demokratischere

Energieerzeugung. Warum besteht hier wenig Aufbruchstimmung?

Weil wir noch keine „echte“ Energiewende erleben, sondern eine Erweiterung des Energiesystems: neben Holz, Kohle, Öl nun auch Erneuerbare. Das postfossile Zeitalter bietet zwar die Chance, auf eine demokratische, dezentrale und gerechte Energieversorgung. Tatsächlich passiert das bislang kaum, weil die Energiewende in den alten Macht- und Eigentumsstrukturen verankert bleibt. Große Konzerne sichern sich zentrale Marktanteile, während politische Rahmenbedingungen oft Großinvestitionen statt Genossenschaften oder kommunale Lösungen begünstigen. So wird ein System, das eigentlich auf regionale Teilhabe und Wertschöpfung abzielen könnte, wieder in Konzernlogiken überführt. Solange der Wandel der Energieversorgung vor allem als technologische und nicht als gesellschaftliche Transformation verstanden wird, bleibt die Aufbruchstimmung aus. Demokratisierung entsteht nicht durch Solarpaneele, sondern durch politische Gestaltung, Eigentumsreformen und Verteilungsgerechtigkeit.

Appelle an die Politik sind das eine, aber wie könnte ein sozialer und ökologischer Umbau der Gesellschaft als ein akzeptiertes und sogar gewünschtes Ziel breit verankert werden?

Appelle allein reichen nicht. Ein sozialer und ökologischer Umbau gelingt nur, wenn Klimapolitik am Alltag der Menschen ansetzt und sichtbar macht, dass sie ihre Lebensqualität verbessert – zum Beispiel durch leistbares, energieeffizientes Wohnen, Mobilität ohne Auto und regionale, nachhaltige Versorgung. Entscheidend sind dabei breite gesellschaftliche Bündnisse – zum Beispiel bei Themen wie Verkehrsberuhigung, der Wiederbelebung von Ortskernen oder der Stärkung regionaler Versorgung. Solche Allianzen können ganz unterschiedliche Gruppen zusammenbringen: Unternehmen, Beschäftigte und zivilgesellschaftliche Initiativen. Wenn gemeinsame Interessen sichtbar werden und Menschen erleben, dass Klimaschutz ihr Leben konkret verbessert, entstehen Akzeptanz, Engagement und politischer Druck für Veränderung. Und es braucht eine neue Sprache, die verständlich macht, worum es eigentlich geht: nicht um abstrakte Klimaziele, sondern um Sicherheit, Teilhabe und Lebensqualität. So kann Klimapolitik Vertrauen schaffen und zu etwas werden, das Menschen wirklich wollen – nicht, weil sie müssen, sondern weil sie überzeugt sind. FJ



Ohne Verteilungsgerechtigkeit keine Klimapolitik

Wer zahlt für eine gerechte und sichere Zukunft? Die Bepreisung von CO₂-Ausstoß muss so erfolgen, dass die erhöhten Kosten nicht auf die Lohnabhängigen abgewälzt werden. Einfach wird das nicht.

Von CHRISTOPH STREISSLER



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

© Lisi Specht

Die menschengemachte Klimaerhitzung ist eine mittlerweile unbestrittene Realität. Laut den weltweiten Temperaturmessungen der WMO (World Meteorological Organization) war das Jahr 2024 das heißeste der Messgeschichte. Die Durchschnittstemperatur der Erdatmosphäre lag um mehr als 1,5 Grad Celsius über dem langjährigen Durchschnitt. Damit rückt das Ziel des Pariser Klimaabkommens, den Temperaturanstieg dauerhaft unter 1,5 Grad Celsius zu halten, in immer weitere Ferne.

Sowohl bei der Emissionsminderung von Treibhausgasen als auch bei der Anpassung an die Folgen des geänderten Klimas spielen Verteilungsfragen eine herausragende Rolle. Was ist damit gemeint? Nicht alle Menschen haben gleich viel zur Klimakrise beigetragen und nicht alle Menschen sind gleich stark davon betroffen. In beiden Fällen

wiederholt sich ein Muster, das auch von anderen Umweltproblemen bekannt ist: Die Reichen tragen überdurchschnittlich viel zur Entstehung des Problems bei, sind aber unterdurchschnittlich von den Folgen betroffen.

Arten der Ungleichheit

Ungleichheit ist ein vielschichtiges Phänomen. Die meisten denken bei Ungleichheit wohl zuerst an das Einkommen. Während die Einkommensungleichheit in vielen Staaten der EU im letzten Jahrzehnt sank, ist sie in Österreich gestiegen. Noch deutlich größer als die Einkommensungleichheit ist in praktisch allen Staaten die Vermögensungleichheit. In Österreich gibt es keine Vermögenssteuer. Daher können Vermögen hier praktisch ungehindert angehäuft werden. Deshalb gehört Österreich zu den Ländern mit der größten Ungleichheit bei der Verteilung von Vermögen.

Wem sollen die CO₂-Emissionen zugerechnet werden, die beim Autofahren entstehen? Der Person, die das Auto fährt? Dem/der Eigentümer:in des Autos? Oder den Eigentümer:innen der Autofabrik?

Die Ungleichheit bei Vermögen geht mit der ungleichen Verteilung zwischen Kapital und Arbeit einher. Denn wesentliches Kapitalvermögen haben nur einige wenige Personen. Auch wenn sich die Eigentümer gern hinter Firmenkonstruktionen verstecken, stehen am Ende der Eigentumskette von Unternehmen fast immer Privatpersonen (oder ihre Stiftungen). Die einzige Ausnahme ist das öffentliche Eigentum, also Unternehmen, die einer Gebietskörperschaft (Bund, Länder, Gemeinden) oder einer anderen Körperschaft öffentlichen Rechts gehören.

Der weit überwiegende Teil des Kapitalvermögens in Österreich gehört einer kleinen Zahl von Privatpersonen. Das Kapital ermöglicht ihnen, Macht und Einfluss auszuüben. Deshalb können die wenigen wirklich Reichen die Bedingungen für eine Vermögenskonzentration immer weiter verbessern, wie die Ökonomen Pirmin Fessler und Martin Schürz im Jahr 2018 nachweisen konnten. Gleichzeitig verhindern Vermögende erfolgreich, dass ihr Vermögen angetastet wird, etwa wenn es um die Finanzierung von Klimaschutz geht. Aus dieser Form der Ungleichheit folgt: Menschen, die von ihrer Arbeit leben, finanzieren direkt oder über ihre Steuern die Maßnahmen gegen die Klimakrise, während die wenigen Menschen, die von ihrem Kapitalbesitz leben, ihren Einfluss geltend machen, damit sie keinen Beitrag leisten müssen.

Emissionen und Ungleichheit

Wer emittiert eigentlich wie viel an Treibhausgasen? Diese Frage klingt einfach, doch die Antwort hängt davon ab, wem die Emissionen zugewandt werden. Wenn jemand Auto fährt, ist es ziemlich unbestritten, dass die CO₂-Emissionen des Autos dieser Person zugerechnet werden. Schwieriger wird es mit den Emissionen, die bei der Produktion des Autos entstanden sind, etwa bei der Erzeugung des Stahls, aus dem es gefertigt wurde. Sollen diese den Eigentümer:innen der Autos zugerechnet werden? Oder anteilig der Person, die damit fährt? Oder den Besitzer:innen des Stahlwerks oder der Autofabrik? (siehe Beitrag S. 17)

Die Frage nach der Zurechnung zielt auf die Verantwortung für die Emissionen. Wenn Emissionen reduziert werden sollen, kann sich der Staat an dieser Verantwortung orientieren und von den Verantwortlichen die Minderung der Emissionen verlangen. Es gibt freilich verschiedene Möglichkeiten, die Verantwortung zu definieren. Eine naheliegende Möglichkeit besteht darin, zu ermitteln, wer von bestimmten Vorgängen profitiert, bei denen Emissionen entstehen. Wer also den Profit davon hat, sollte auch verantwortlich gehalten werden. Das sind in erster Linie die Kapitalbesitzer.

Verteilung zwischen Unternehmen und Haushalten

Der Staat kann sich aus dieser Diskussion heraushalten, indem er einen Preis für die Emissionen festlegt, beispielsweise in Form einer CO₂-Steuer. Wer die Steuerlast schlussendlich zu tragen hat – die Frage nach der sogenannten Steuerinzidenz –, ergibt sich durch die Marktkräfte: Das Unternehmen, das die Steuer zunächst zu entrichten hat, wird versuchen, die zusätzlichen Kosten im Preis für die Produkte unterzubringen. Je nach Marktverhältnissen kann es einen kleineren oder größeren Teil davon auf die Kund:innen überwälzen.

Wenn Konsument:innen keine Ausweichmöglichkeiten haben, können die Unternehmen die Kosten der Steuer in vollem Umfang auf sie abwälzen. Dann zahlen die Endkund:innen die gesamte Steuer. Dies kann aber unter Umständen zu einer politischbrisanten Situation führen. Gerade bei Gütern des täglichen Bedarfs – etwa Elektrizität im Haushalt oder Wärme zum Heizen – können Preisseigerungen gravierende gesellschaftliche Folgen haben. Beispielsweise hat der Anstieg des Gaspreises infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine dazu geführt, dass sich die Zahl der Haushalte, die ihre Wohnung nicht angemessen warm halten können, gegenüber dem Jahr 2021 verdoppelt hat.

Als Alternative zu Steuern werden oft Ge- und Verbote gefordert – auch von der Arbeiterkammer. Anstatt also die Emission von Treibhausgasen zu besteuern, kann der Staat eine Verminderung dadurch bewirken, dass er bestimmte Produkte ▶

Kurzgefasst

In der Klimakrise zeigen sich viele Formen von Ungleichheit: bei ihrer Verursachung, bei der Betroffenheit durch sie und bei der Verteilung der Kosten für Emissionsreduktion, Anpassung und Reparatur. Eine breite Zustimmung zu ambitionierter Klimapolitik erfordert eine Überwindung dieser Ungleichheiten.



80 % der Ärmsten der Welt

- in Summe fast 900 Millionen Menschen - sind laut dem UN-Entwicklungsprogramm UNDP den Folgen der Klimakatastrophe unmittelbar ausgeliefert.

und Produktionsweisen verbietet. Beispielsweise wird der Einsatz von Ölheizungen im Neubau verboten oder die Einhaltung bestimmter Luftgrenzwerte vorgeschrieben. Um solche Vorschriften erfüllen zu können, müssen Unternehmen in Anlagen investieren und manchmal höhere laufende Kosten tragen. Für die dadurch erhöhten Produktionskosten gilt im Wesentlichen das Gleiche wie für die Steuerinzidenz: Unternehmen versuchen, die Kosten durch höhere Preise auf die Kund:innen zu überwälzen. Daher muss auch bei Ge- und Verboten auf soziale Wirkungen geachtet werden.

Gerechte Preise

Eine andere Möglichkeit, die übergebührliche Belastung der Haushalte zu vermeiden, ist die Preisregulierung. Dabei verhindert der Staat mit geeigneten Mitteln, dass Unternehmen die Kostensteigerungen auf die Kund:innen überwälzen. Derartige Eingriffe stoßen allerdings in der heutigen, neoliberal geprägten Wirtschaftspolitik auf viel Widerstand der Unternehmen. In der Bevölkerung trifft die Vorstellung eines „gerechten Preises“ jedoch auf breite Zustimmung. Preiseingriffe werden von der Bevölkerung durchaus als probates Mittel der Politik gesehen.

Die Klimakrise mit ihren vielfältigen Veränderungen wirkt sich auf verschiedene Personengruppen unterschiedlich aus. Weltweit gesehen, leben beispielsweise 80 Prozent der ärmsten Menschen in Regionen, die besonders stark von negativen Auswirkungen der Klimaerhitzung betroffen sind,

wie ein Bericht der UNO kürzlich zeigte. Ähnliche Muster finden sich auch im Kleinen: In Wien wohnen ärmere Menschen eher in Gegenden, die durch Lärm und Hitze belastet sind. Eine Studie der Universität für Bodenkultur in Wien hat kürzlich darauf hingewiesen, dass bei Maßnahmen gegen Hitzebelastungen – etwa Begrünungen in der Stadt – darauf geachtet werden sollte,

ärmere Menschen nicht dadurch zu verdrängen, dass die Wohnungspreise aufgrund der höheren Attraktivität plötzlich steigen.

Reiche Menschen sind in ihren Wohngegenden nicht nur von den Klimaänderungen weniger stark betroffen, sie haben auch deutlich mehr Möglichkeiten, auf Extremereignisse zu reagieren. Sie können Vorsorge- und Schutzmaßnahmen treffen, sie können im Katastrophenfall leichter ausweichen, und sie können notfalls aus einem gefährdeten Gebiet einfach wegziehen.

Gerechte Verteilung schafft Zustimmung

Kollektive Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung sowie die Aufräumarbeiten und Reparaturen nach Katastrophen werden zumeist von der öffentlichen Hand getragen. So gab der Bund nach dem Hochwasser 2024 mehr als eine Milliarde Euro für die Behebung von Schäden aus. Da ein wesentlicher Teil des Steueraufkommens aus der Besteuerung von Arbeitseinkommen stammt, bedeutet dies, dass diese Maßnahmen primär von den Beschäftigten gezahlt werden. Gelder, die der Staat für die Behebung von Schäden durch die Klimakrise verwendet, stehen für andere staatliche Aufgaben – etwa für Bildung oder Gesundheit – nicht mehr zur Verfügung. Wenn der Sozialstaat weniger Geld hat, wirkt sich das negativ auf eine gerechtere Verteilung aus.

Auf vielen Ebenen zeigt sich, wie Klimaschutz und Klimawandelanpassung mit Verteilung und Gerechtigkeit zusammenhängen. Das Muster, dass Menschen mit niedrigen Einkommen wenig Verantwortung für die Klimakrise tragen, unter deren Folgen aber besonders leiden, zieht sich durch alle Gesellschaften. Eine gerechte Klimapolitik darf nicht auf die Zurufe der Reichen hören, sondern muss an der Betroffenheit und den Möglichkeiten der Vielen in der Gesellschaft ausgerichtet werden. Nur dann kann sie mit der notwendigen Zustimmung für weitreichende Veränderungen rechnen. □

Da der Großteil des Steueraufkommens aus der Besteuerung von Arbeitseinkommen stammt, werden staatliche Maßnahmen zur Vorsorge oder Reparatur von Klimaschäden vor allem von den Beschäftigten bezahlt.

Hitze trifft nicht alle gleich!

Es wird immer heißer in Österreich. Daten von Statistik Austria zeigen, wie unterschiedlich stark die verschiedenen Bevölkerungsgruppen von Hitze betroffen sind. Eine Sozialpolitik in Zeiten der Klimakrise muss dies ausgleichen. Von JUDITH DERNDORFER und VERONIKA HEIMERL



Judith Derndorfer ist Ökonomin und arbeitet als Referentin für Verteilungsfragen und Arbeitsmarkt in der Abteilung Wirtschaftswissenschaften und Statistik der AK Wien.

© Lisi Specht



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

© Erwin Schuh

Durch die von Menschen verursachte Klimakrise werden Hitzewellen häufiger, länger und intensiver.

Die Auswirkungen der Klimakrise treffen nicht alle gleich. Dies wird zunächst allein schon daran deutlich, dass nicht alle Menschen im selben Maße unter der Hitze leiden müssen. Hitzewellen werden in Österreich häufiger, länger und intensiver. Einige Gruppen können der Hitzebelastung kaum mehr entkommen. Eine aktuelle Auswertung von Statistik Austria im Auftrag der AK Wien zeigt: Wie stark Menschen unter Hitze leiden, hängt eng mit Einkommen, Alter, Geschlecht und Wohnsituation zusammen. Wer wenig verdient, weiblich oder jung ist und wer zur Miete lebt, spürt die Belastung besonders deutlich. Auch die Belastungen am Arbeitsplatz treffen einige deutlich härter als andere.

Hitzewellen werden immer häufiger und heißer

Die weltweiten Durchschnittstemperaturen steigen stetig an. 2024 war das erste Kalenderjahr, in dem die globale Durchschnittstemperatur um 1,6 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau lag. Ohne ambitionierte Maßnahmen zur Eindämmung der Erderwärmung ist es wahrscheinlich, dass das Jahr 2024 den Beginn eines 20-Jahres-Zeitraums eingeläutet hat, in dem die durchschnittliche Erwärmung 1,5 Grad Celsius betragen wird und das niedrigere Pariser Klimaziel somit bereits verfehlt wird. Auch in Österreich war das Vorjahr das mit Abstand wärmste Jahr, die Temperatur lag im Durchschnitt 3,1 Grad Celsius über dem langjährigen Mittel. Durch die Klimakrise nehmen nicht nur die globalen Durchschnittstemperaturen

zu, auch Hitzewellen werden immer häufiger, länger und heißer. Hitzewellen, die heute etwa alle zehn Jahre vorkommen, wären ohne die menschengemachten Klimaänderungen im Durchschnitt nur alle 50 Jahre aufgetreten und wären zudem rund 1,2 Grad Celsius kühler gewesen.

Globale und lokale Durchschnittswerte sagen wenig darüber aus, wer im Alltag wie stark unter Hitze leidet. Statistik Austria hat für die AK Wien die Hitzebelastung nach Einkommensgruppen und weiteren Merkmalen ausgewertet. Seit 2019 wird im Mikrozensus erhoben, ob sich Menschen durch Hitze körperlich belastet fühlen. Für die Auswertung wurden die Befragten je nach verfügbarem Haushaltseinkommen in drei Gruppen eingeteilt:

■ Niedriges Einkommen:

die untersten 20 Prozent

■ Mittleres Einkommen:

die mittleren 60 Prozent

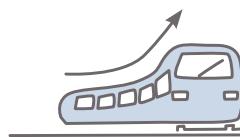
■ Hohes Einkommen:

die obersten 20 Prozent

Fast die Hälfte der Bevölkerung (46,1 Prozent) fühlt sich bei Hitzewellen stark belastet. Besonders auffällig ist der Anstieg seit 2019. Während damals 13,1 Prozent eine sehr starke und 23,1 Prozent eine eher starke Belastung angaben, waren es im Jahr 2023 bereits 18,1 Prozent bzw. 28 Prozent. Die zunehmende Hitze der letzten Jahre schlägt sich also deutlich in der gefühlten körperlichen Belastung nieder. ▶

Hitzeschutz ist Sozialpolitik!

Die neue Studie bestätigt: Insbesondere Menschen mit niedrigem Einkommen leiden stark unter der Hitze. Das bedeutet eine zusätzliche Aufgabe für den Sozialstaat, der historisch gesehen dafür da war, Menschen in prekären Situationen abzusichern. Dies muss auch heute noch angesichts der neuen Herausforderungen der Klimakrise gelten. Einige Schritte, um dies zu erreichen, wären beispielsweise:



Öffentliche Investitionen für den Aus- und Umbau einer klimafreundlichen Infrastruktur. Insbesondere in den Bereichen Energie, Verkehr und Gebäude gibt es einen großen Investitionsbedarf, um Städte und Gemeinden klimafit zu machen und die Bevölkerung unabhängig von ihrem Einkommen vor den Auswirkungen der Klimakrise zu schützen. Dafür sind jährlich mindestens ein Prozent des BIP an zusätzlichen öffentlichen Investitionen notwendig. Davon profitieren alle Bevölkerungsteile, besonders aber jene mit niedrigen Einkommen, die sich privat schlechter schützen können.


Sozial ausgewogene politische Maßnahmen gegen die Klimakrise, die besonders Menschen mit niedrigem Einkommen berücksichtigen, wie die Kostenteilung des Umbaus von Heizsystemen in Mietwohnungen zwischen Vermieter:innen und Mieter:innen, je nach Energieeffizienz der Wohnung. Außerdem sollte in der Stadtplanung eine besondere Priorität auf Grätzel gelegt werden, in denen Hitze und niedrige Einkommen aufeinandertreffen.



Ein gerechter Finanzierungsbeitrag der Vermögenden ist notwendig. Die CO₂-Emissionen privater Haushalte steigen mit dem Einkommen und Vermögen an, während die Belastung durch die Klimakrise sinkt. Aus Millionenvermögen muss deshalb ein höherer Beitrag zur Finanzierung eines sozial ausgewogenen ökologischen Umbaus kommen. An einer Besteuerung hoher Vermögen und Erbschaften führt kein Weg vorbei.

Menschen mit höherem Einkommen können sich der Hitze besser entziehen

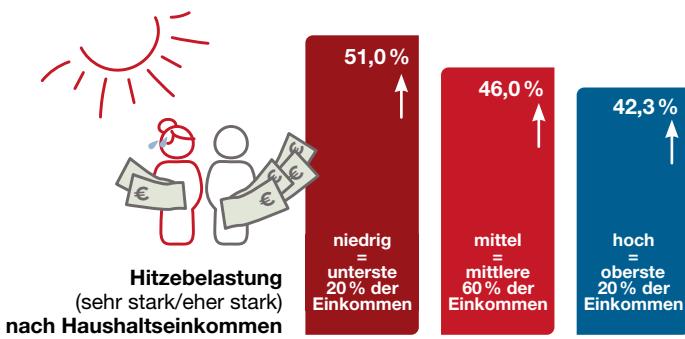
Die Ergebnisse zeigen: Je niedriger das Einkommen, desto höher die Hitzebelastung. So fühlen sich unter Personen mit niedrigem Einkommen sogar mehr als die Hälfte sehr stark oder zumindest eher stark belastet, bei jenen mit mittlerem Einkommen sind es 46 Prozent und bei jenen mit hohem Einkommen 42,3 Prozent. Die Unterschiede sind vor allem auf die sehr starke Belastung zurückzuführen: Während sich fast jede 4. Person mit

niedrigem Einkommen sehr stark hitzebelastet fühlt (23,5 Prozent), ist es bei den Personen mit hohem Einkommen nur knapp jede siebte (13,4 Prozent) – Personen mit niedrigem Einkommen sind

also fast doppelt so oft stark belastet. Dies verdeutlicht die Ungerechtigkeit der Klimakrise: Am stärksten spüren ihre Folgen jene, die am wenigsten zu ihr beitragen.

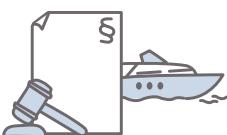
Frauen empfinden Hitzewellen deutlich stärker als Männer. Fast jede zweite Frau (49,6 Prozent) berichtet von „sehr starker“ oder „eher starker“ Belastung, während es bei den Männern 42,3 Prozent sind. Besonders betroffen sind Frauen mit niedrigem Einkommen: 54,5 Prozent von ihnen geben an, stark von Hitze belastet zu sein, während es in derselben Einkommensgruppe bei den Männern nur 45,4 Prozent sind. Mit steigendem Einkommen nimmt die Belastung sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen ab.

Personen mit niedrigem Einkommen fühlen sich von der zunehmenden Hitze fast doppelt so oft stark belastet wie Personen mit hohem Einkommen.

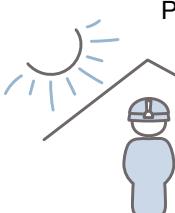


Ordnungspolitik gegen klimaschädlichen Luxuskonsum.

Gesetze und Regulierungen müssen verhindern, dass sich die Klimakrise durch einen exzessiven Lebensstil von Reichen, etwa durch Privatjets und Yachten, weiter beschleunigt.



Effektiver Schutz von Arbeitnehmer:innen vor Extremwetter und Hitzebelastung. Unternehmen sollen ab Hitzewarnstufe 2 (das sind 30 Grad gefühlte Temperatur) Maßnahmen zum Schutz der im Freien arbeitenden Beschäftigten ergreifen müssen (z.B. Krankabellen mit Klimatisierung).



Auch das Alter spielt eine wichtige Rolle: Jüngere Menschen empfinden Hitze deutlich belastender als ältere Menschen. Unter 30-Jährige berichten am häufigsten von starker Hitzebelastung, insbesondere bei geringem Einkommen (61,7 Prozent). Ältere Menschen geben die empfundene Belastung dagegen als deutlich geringer an. Nur rund 45,6 Prozent der über 60-Jährigen mit geringem Einkommen fühlen sich stark beeinträchtigt. Warum ältere Menschen Hitze seltener als körperlich anstrengend empfinden, muss noch genauer erforscht werden. Möglicherweise liegt es daran, dass sie Hitze aufgrund ihres eingeschränkten Temperaturempfindens weniger wahrnehmen oder häufiger in weniger dicht besiedelten und kühleren Gegenden leben.



Die ganze Studie
steht hier zum Download
zur Verfügung:



Hitze am Arbeitsplatz und Wohnort

Das Wohnverhältnis spielt eine große Rolle bei der gefühlten Belastung durch Hitze. Die Daten von Statistik Austria belegen, dass Bewohner:innen die Hitze umso stärker empfinden, je mehr Wohnungen sich in einem Haus befinden. Am geringsten ist die Belastung in Einfamilienhäusern. Hier geben nur rund 40 Prozent der Befragten an, sich während Hitzewellen stark belastet zu fühlen. Zudem sind die Unterschiede nach Einkommen hier nur gering. Am stärksten ist die Hitzebelastung bei der Kombination von niedrigem Einkommen und Wohnen in einem dicht verbauten Gebiet mit überwiegend mehrgeschoßigen Häusern. Hier fühlen sich 56,8 Prozent der Menschen stark von Hitze belastet. Auch das Eigentumsverhältnis macht einen Unterschied: Mieter:innen berichten deutlich häufiger von Hitzebelastung (knapp über 50 Prozent) als Eigentümer:innen (40 Prozent).

Am Arbeitsplatz wird die Hitze ebenso zunehmend zum Problem – und einige spüren sie deutlich stärker als andere. Besonders stark der Hitze ausgeliefert sind Personen, die im Freien arbeiten, aber auch jene, die in schlecht isolierten und nicht gekühlten Räumlichkeiten arbeiten müssen. Kommt eine körperlich schwere Arbeit hinzu, steigt die Belastung noch einmal. Davon betroffen sind Berufsgruppen wie Bauarbeiter:innen oder Lieferant:innen, aber auch Personen in der Elementarpädagogik oder der mobilen Pflege. Letztere berichten davon, dass Kreislaufprobleme bis hin zum Kreislaufkollaps während Hitzewellen keine Seltenheit sind. Körperlich belastende Arbeit bei hohen Temperaturen, insbesondere über 30 Grad, kann ein ernsthaftes Gesundheitsrisiko darstellen und führt zu einer stark erhöhten Anzahl an Arbeitsunfällen. Während schon im Privaten der Schutz vor Hitze oft nur sehr begrenzt möglich ist, stellt sich der Handlungsspielraum am Arbeitsplatz für die Einzelnen noch eingeschränkter dar. Hier sind die Arbeitgeber:innen in der Verantwortung, für den Schutz ihrer Belegschaft zu sorgen – was allzu oft nur unzureichend passiert. □



„Es gilt, das Problem bewusstsein in den tatsächlichen Umbau der Wirtschaft zu lenken“

Beim Klimaschutz müssen alle mit anpacken, aber die Lasten sollten gerecht verteilt werden. Das kommende System des EU-Emissionshandels für Heiz- und Treibstoffe (ETS 2) zeigt dabei deutliche Mängel. Die Wirtschaft und Umwelt befragt den Wirtschaftswissenschaftler Matthias Schnetzer zu den Fallstricken und Chancen dieser Gesetzgebung.

Zunächst eine allgemeine Frage an den neuen Chef-Ökonomen der Arbeiterkammer: Welche Bedeutung muss der soziale und ökologische Umbau in Österreichs Ökonomie haben?

Die Klimakrise und ihre Folgen spielen in Wirtschaft und Politik oft nur eine untergeordnete Rolle. Der Klimawandel wird „mitgedacht“, doch andere wirtschaftspolitische Ziele stehen im Vordergrund. Klimatische Veränderungen und Extremwetterereignisse haben allerdings große Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung, von Milliardenschäden bei Flutkatastrophen bis zu sinkender Arbeitsproduktivität in Hitzewellen. Der Umbau zu einer ökologisch nachhaltigen und sozial ausgewogenen Produktionsweise muss somit ganz oben auf der Agenda stehen. Schlussendlich gewinnen Wirtschaft und Gesellschaft viel mehr, als das Nichthandeln kostet.

Preisliche Instrumente wie die CO₂-Steuer und das jetzt in Kraft tretende ETS2 stehen hoch im Kurs. Worin liegen die Vor- und Nachteile für die Privathaushalte in Österreich?

Grundsätzlich spricht nichts dagegen, klimaschädliches Verhalten zu verteuern, um einen Lenkungseffekt zu erzielen oder die dadurch entstehenden Kosten zu finanzieren. Eine CO₂-Bepreisung macht die Jahrzehntelang vernachlässigten Umweltkosten

sichtbar und kann zu Anpassungen der Produktionsweise, aber auch von Konsumentscheidungen führen – etwa bei Transportmitteln oder Heizsystemen. Aber: Es braucht zugängliche ökologische Alternativen und eine soziale Abfederung der CO₂-Steuer, damit die Verteuerung die Ungleichheit nicht erhöht. Ein Lenkungseffekt funktioniert nur dann, wenn Menschen andere leistbare Optionen haben.

Die Abfederung für Haushalte mit niedrigem Einkommen ist schwierig, wie sich beim Klimabonus zeigte ...

Der Klimabonus beruhte auf der richtigen Forderung nach einem sozialen Ausgleich der CO₂-Bepreisung, war aber unausgegoren und budgetär zu teuer. Für Haushalte mit kleinem Einkommen stellte er zweifellos eine bedeutende Geldleistung dar, als Abfederung der CO₂-Steuer wurde er jedoch selten verstanden. Eine zukünftige Kompensation müsste stärker an die Einkommen geknüpft werden und dürfte die Einnahmen aus der CO₂-Steuer nicht übersteigen. Wichtig ist, jene nicht zu vergessen, die keine Möglichkeit haben, auf umweltfreundliche Alternativen umzusteigen, etwa Mieter:innen in Wohnungen mit fossilem Heizsystem. Hier ist eine geregelte Kostenteilung der anfallenden CO₂-Steuer mit den Vermieter:innen unumgänglich.

Kann die Anreizpolitik angesichts der Größe der Aufgaben überhaupt

ausreichen, oder braucht es auch ordnungspolitische Maßnahmen?

Es greift zu kurz, den notwendigen ökologischen Umbau in die Hände von Marktkräften zu legen. Vielgepriesene Lenkungseffekte und Anreize können zwar helfen, haben bislang aber wenig und zu langsam gewirkt. Ordnungspolitische Maßnahmen, wie das Verbrenner-Aus, der Kohleausstieg oder Privatjet-Verbotszonen, haben das Potenzial, den Umbau schneller voranzutreiben – sofern sie gut durchdacht und sorgfältig vorbereitet sind. Jedenfalls sollte man vermeiden, Ordnungspolitik laufend zu ändern, denn dadurch verspielt man Vertrauen und die für die Transformation nötige Planungssicherheit.

Was muss geschehen, damit die Einsicht wirksam wird, dass wir die Klimakrise nur gemeinsam bewältigen können?

Es stimmt mich optimistisch, dass der Einfluss der Klimakrise auf unseren Lebensstandard im Bewusstsein der breiten Bevölkerung angekommen ist. 90 Prozent der Menschen in Österreich sehen laut Eurobarometer-Umfrage den Klimawandel als „ernstes Problem“, fast die Hälfte zählt ihn zu den wichtigsten Problemen, denen die Welt gegenübersteht. Die große Aufgabe ist es nun, das vorhandene Problem bewusstsein in einen tatsächlichen sozialen und ökologischen Umbau unserer Wirtschaft zu lenken. Der AK Umplauplan zeigt, wie das möglich ist, aber es braucht die gemeinsame Anstrengung von Politik, Unternehmen und Menschen. Exorbitante Profite und ein luxuriöser Lebensstil müssen durch strenge politische Maßnahmen zurechtgewiesen werden. **FJ**

Emissionen und Ungleichheit: Wer trägt die Verantwortung?

Wer mehr emittiert, soll auch mehr Verantwortung für die Reduktion von Emissionen übernehmen. Während wohlhabende Bevölkerungsgruppen und reiche Länder den größten Teil zur Klimakrise beitragen, sind ärmere Menschen und Länder am stärksten betroffen. Von NICOLAS PRINZ und JUDITH DERNDORFER



Judith Derndorfer ist Ökonomin und arbeitet als Referentin für Verteilungsfragen und Arbeitsmarkt in der Abteilung Wirtschaftswissenschaften und Statistik der AK Wien.

© Lisi Specht



Nicolas Prinz ist Ökonom und arbeitet als Trainee bei der Arbeiterkammer Wien.

© Luisa Rott

Die Klimakrise ist eine der größten globalen Herausforderungen unserer Zeit. Sie ist nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Krise. Die Folgen des Klimawandels treffen jedoch nicht alle gleich. So gehen rund zwei Drittel der Erderwärmung seit 1990 auf das reichste Zehntel der Weltbevölkerung zurück, während zugleich jene Menschen, die kaum bis gar nicht zum Klimawandel beitragen, am stärksten von den Auswirkungen betroffen sind. Die Weltgemeinschaft hat sich im Pariser Klimaabkommen verpflichtet, die Erwärmung deutlich unter zwei Grad Celsius zu halten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss Österreich seine Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2005 nahezu halbieren. Dafür braucht es dringend eine ehrliche Debatte darüber, wer welche Beiträge zur Reduktion der Emissionen leisten muss und wie das gelingt, ohne große Wohlstandsverluste zu verursachen. Denn Emissionen sind nicht nur zwischen den Ländern ungleich verteilt, sondern der größte Teil der Emissionsungleichheit geht auf die Unterschiede innerhalb der Länder, also Unterschiede zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen, zurück. Ungleichheit ist somit nicht nur eine Folge, sondern auch eine Ursache der Klimakrise.

Verantwortung der reichen Länder

Diese Ungleichheit lässt sich auf globaler Ebene deutlich erkennen. Bis heute verursacht der Globale Norden (Europa, Nordamerika und Teile Asiens) den Großteil der weltweiten Emissionen. Der Globale Süden trägt hingegen den größten

Teil der Klimafolgen wie Dürren, Überschwemmungen oder Ernteausfälle, obwohl sein eigener Beitrag zu den Ursachen vergleichsweise gering ausfällt.

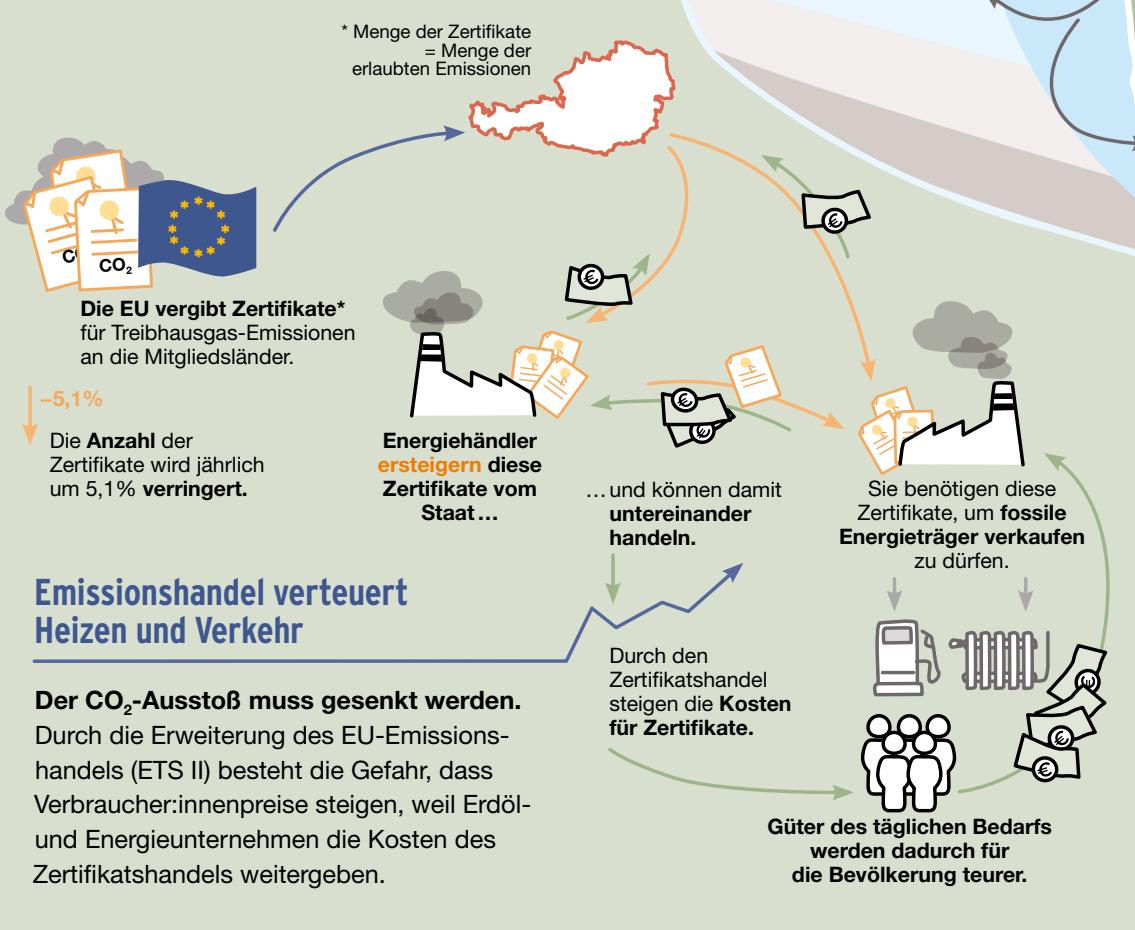
Für die nationalen Klimaschutzbeiträge des Pariser Klimaabkommens werden die produktionsbasierten Emissionen dort erfasst, wo sie ausgestoßen werden. Auf den ersten Blick klingt das logisch: Wer etwas produziert, trägt die Verantwortung für die dabei entstehenden Emissionen. In einer globalisierten Wirtschaft werden jedoch viele Produkte, die im Globalen Norden konsumiert werden – von Kleidung bis Elektronik –, im Globalen Süden hergestellt. Die dabei entstehenden Emissionen erscheinen in der Klimabilanz der Produktionsländer und nicht in jener der Konsumländer. Reiche Staaten können so ihre Emissionen scheinbar senken, indem sie emissionsintensive Produktion auslagern („Carbon Leakage“). Für die Bekämpfung des Klimawandels leistet dies keinen Beitrag.

Demgegenüber werden bei den konsumbasierten Emissionen alle Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Produkts den jeweiligen Endkonsument:innen zugewiesen. Ein T-Shirt, dessen Rohstoffe aus Brasilien stammen, das in der Türkei produziert wurde und in Österreich verkauft wird, erscheint dann in der österreichischen Klimabilanz. Auf diese Weise zeigt sich, dass ein kleiner Teil der Weltbevölkerung für einen unverhältnismäßig großen Anteil der Emissionen verantwortlich ist. Pro Kopf verursachen Menschen in Nordamerika im Durchschnitt über elf Ton-

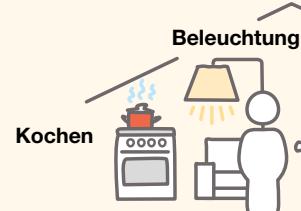
Solange die Emissionen in der Klimabilanz der Produktionsländer aufscheinen, können reiche Länder durch Auslagerung der Produktion die Illusion erzeugen, ihre Klimabilanz habe sich verbessert.

Gerechte Verteilung

Die Klimakrise trifft nicht alle gleich. Wer über wenig Einkommen verfügt, hat weniger Möglichkeiten, sich vor den Folgen zu schützen. Zugleich haben genau diese Personengruppen wenig zum CO₂-Ausstoß beigetragen. Auch die Macht, über wirksame Klimapolitik zu entscheiden, ist ungleich verteilt. Ärmere Menschen im Globalen Süden können kaum Einfluss nehmen. Die Vermögenden im Globalen Norden verhindern hingegen gerechte Maßnahmen, um die profitgetriebene Erderhitzung zu stoppen.



Ungleiche Belastung durch Energiekosten

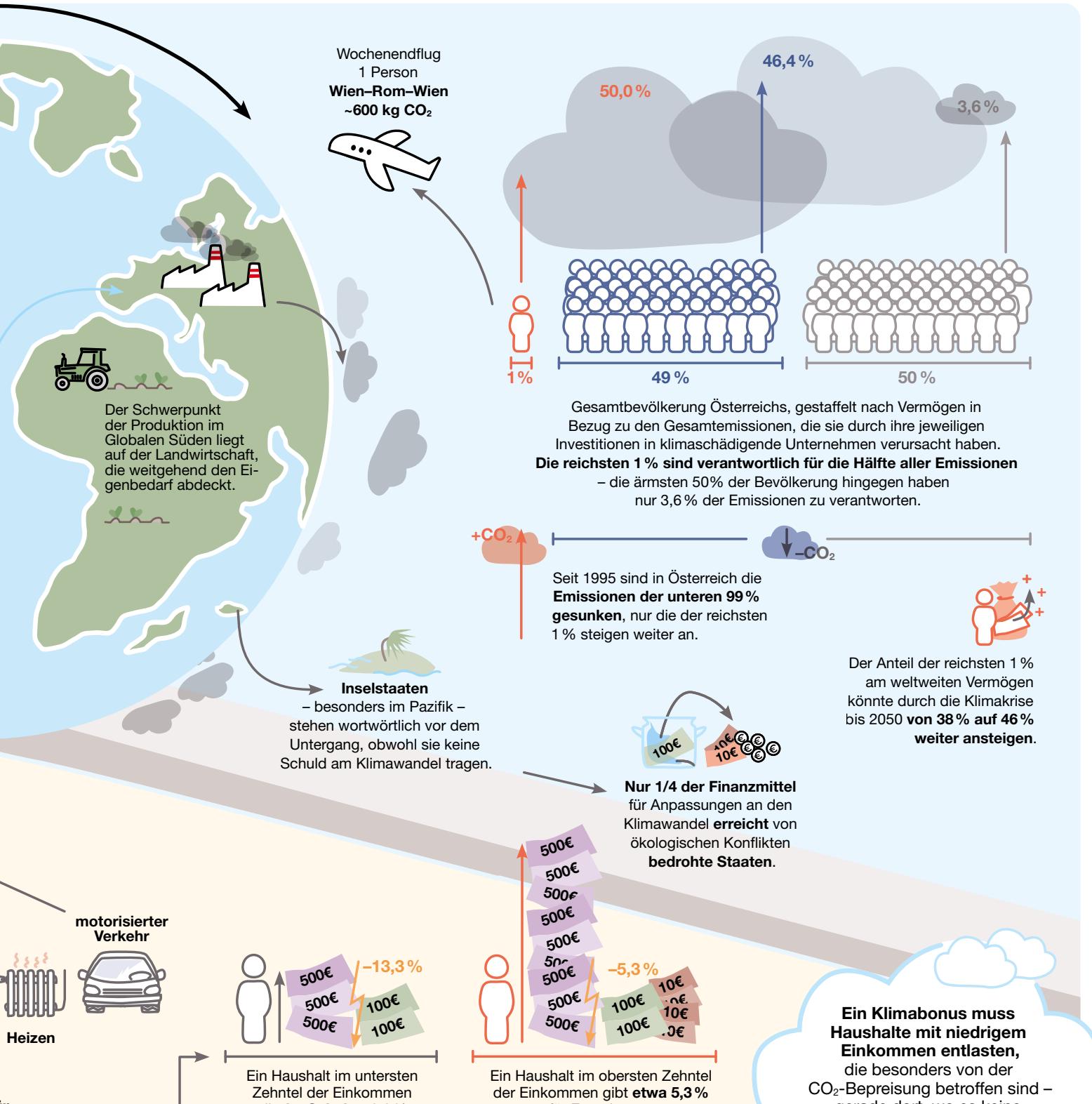


Wer weniger verdient, gibt anteilmäßig mehr für seinen Energieverbrauch

Forderungen der AK

Ein sozialer und ökologischer Umbau kann nur gelingen, wenn er Gerechtigkeit schafft. **Die Hauptverantwortlichen für die Klimakrise müssen den größten Beitrag zu ihrer Lösung leisten** und dürfen sich den notwendigen Maßnahmen nicht entziehen können.





nen CO₂ im Jahr, in Europa knapp acht Tonnen. In Südamerika liegt der Wert hingegen bei zweieinhalb Tonnen und in Afrika bei unter einer Tonne pro Person. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die einkommensstarken Länder mit dem höchsten Konsum am meisten zur Klimakrise beitragen.

Große Unterschiede bei den Emissionen

Die ungleiche Verteilung von Emissionen zeigt sich nicht nur zwischen Ländern, sondern auch innerhalb eines Staates. Auch hier verursachen die Wohlhabenderen deutlich mehr Emissionen als die Ärmeren. So verursacht das einkommensreichste Zehntel der Bevölkerung Österreichs im Durchschnitt drei- bis viermal so viele Emissionen wie das ärmste Zehntel.

Die Messung konsumbasierter Emissionen hat jedoch auch Schwächen. Sie lenkt aktiv von der Verantwortung der Unternehmen ab, indem sie die gesamten Emissionen Konsument:innen zuschreibt. Dabei werden Eigentumsverhältnisse ausgeblendet: Es wird nicht erfasst, wer fossile Produktion kontrolliert und davon profitiert. Stattdessen wird so getan, als könnten Konsument:innen durch ihre Kaufentscheidungen beeinflussen, wie ökologisch die Produkte hergestellt werden. Nachhaltigere Produkte sind für viele kaum leistbar. Hinzu kommt, dass Hersteller:innen ihre Produktionsprozesse oft grüner darstellen, als sie sind. Durch dieses „Greenwashing“ werden informierte Kaufentscheidungen erschwert. Wie Emissionen gemessen und zugerechnet werden, ist somit keine neutrale Entscheidung. Die Art der Berechnung bestimmt, wer zur Verantwortung gezogen wird.

Emissionen und Vermögen: Eine neue Berechnung

Vor dem Hintergrund der Diskussion um eine faire und wirksame Klimapolitik rücken zunehmend neue Arten der Berechnung der Verantwortung für Emissionen in den Mittelpunkt. Diese gehen über den reinen Konsum hinaus und machen stattdessen Macht- sowie Eigentumsverhältnisse sichtbar.

Für Österreich hat eine aktuelle Studie der AK Wien erstmals sogenannte kapitalbasierte Emissionen berechnet. Diese von den Ökonomen Lucas Chancel und Yannic Rehm entwickelte Art



Emissionshandel 2: Es fehlt der soziale Ausgleich

Mit dem im Jahr 2023 beschlossenen „Grünen Deal“ wurde ein neues, EU-weites System zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr und bei der Raumwärme geschaffen.

Dieser „Emissionshandel 2“ (EU-ETS2) funktioniert so, dass Energiedienstleister (Mineralölkonzerne, Energieversorgungsunternehmen) Zertifikate benötigen, wenn sie fossile Energieträger wie Benzin, Diesel, Erdgas etc. verkaufen. Die Menge der Zertifikate muss der Menge der Treibhausgasemissionen entsprechen, die durch die Verbrennung der Energieträger freigesetzt werden. Die Gesamtmenge an Zertifikaten ist in der EU beschränkt und wird jedes Jahr um 5,1 Prozent geringer. Dadurch sinkt folglich auch die Gesamtmenge an Emissionen von Jahr zu Jahr, denn es dürfen nicht mehr Treibhausgase emittiert werden, als Zertifikate vorhanden sind.

Die Energiedienstleister müssen die Zertifikate ersteigern. Sie werden diese Zusatzkosten an die Endkunden im Preis weitergeben. Dadurch wird der Preis fossiler Energieträger ansteigen. Für Menschen, die keine Möglichkeit haben, auf andere Energieträger umzusteigen, kann dies zu einem großen Problem werden. Die AK hat sich gegen das System des ETS2 ausgesprochen, weil die Ausgleichsmaßnahmen noch nicht feststehen, die diese sozialen Verwerfungen mildern könnten.



Die extreme Ungleichheit der Emissionen ist kein Zufall, sondern ein direktes Ergebnis gesellschaftlicher Machtverhältnisse.

Klimapolitik muss gerecht verteilt sein

Die extreme Ungleichheit der Emissionen ist kein Zufall, sondern ein direktes Ergebnis gesellschaftlicher Machtverhältnisse. Die Erkenntnisse aus der Berechnung kapitalbasierter Emissionen haben weitreichende politische Implikationen und erfordern ein Umdenken: Klimapolitik darf sich nicht nur auf das Konsumverhalten konzentrieren, sondern muss auch gezielt Vermögen und Profite in den Blick nehmen. Vermögende investieren oft in profitable, aber sehr emissionsintensive Aktivitäten, was im Konflikt mit den gesamtgesellschaftlichen Klimazielen steht. Um diesen Zielkonflikt zu lösen und die gesellschaftliche Akzeptanz der notwendigen Transformation zu sichern, braucht es eine Klimapolitik, die Verteilungsgerechtigkeit in den Mittelpunkt stellt.

1. Klimagerechte Steuerpolitik auf Kapital und Vermögen, etwa eine progressive Vermögenssteuer auf emissionsintensive Vermögenswerte oder eine höhere Besteuerung von Kapitalgewinnen aus fossilen Anlagen.

2. Klare ordnungspolitische Leitplanken, wie das tatsächliche Aus des Verbrennungsmotors, Verbote besonders klimaschädlicher Produkte und strengere Energieeffizienzstandards.

3. Eindämmung von klimaschädlichen Luxuspraktiken wie Privatjets, Business-Class-Flügen oder Superyachten.

Letztlich ist die Frage der Verantwortung für Emissionen nicht allein durch Daten oder Messmethoden zu beantworten. Sie ist zutiefst politisch und muss als gesellschaftlicher Aushandlungsprozess verstanden werden. Alle gesellschaftlichen Gruppen müssen zum sozialen und ökologischen Umbau beitragen. Bisher wurde die Verantwortung oft einseitig auf Konsument:innen abgewälzt, während Kapitalbesitzer:innen im Hintergrund bleiben durften. Neben konsumbasierten müssen daher auch kapitalbasierte Emissionen berücksichtigt werden. Diese machen sichtbar, wie stark Vermögende unter anderem durch Kapitalbesitz zur Klimakrise beitragen. Dies eröffnet die Chance, gerechtere und wirksamere Politikinstrumente zu entwickeln, die den Umbau breiter unterstützen und seine Legitimität stärken. □

Kurzgefasst

Kapitalbasierte Emissionen zeigen die enorme Ungleichheit bei der Emissionsverantwortung. Das vermögendste Prozent in Österreich ist für mehr als doppelt so viele Emissionen verantwortlich wie die ärmsten 50 Prozent der Bevölkerung. Diese Berechnung verdeutlicht die enge Verknüpfung von Vermögen und Emissionen und die Notwendigkeit einer gerechten Klimapolitik.

der Berechnung verknüpft Emissionen direkt mit dem Vermögen von Individuen. Wer beispielsweise Anteile an einem Industriekonzern besitzt, trägt anteilig die Verantwortung für dessen Emissionen. Bei kapitalbasierten Emissionen wird die Verantwortung aufgeteilt. Individuen tragen die Verantwortung für ihren direkten Verbrauch fossiler Brennstoffe wie Diesel für den PKW oder Gas zum Heizen. Kapitalbesitzer:innen tragen zusätzlich die Verantwortung für die Emissionen, die aus ihrem Vermögen an Unternehmen und Immobilien entstehen. Wer Produktionsmittel besitzt, hat reale Entscheidungsmacht, profitiert von Gewinnen emissionsintensiver Branchen und kann zugleich beeinflussen, was, wie und wo produziert wird.

Kapitalbasierte Emissionen machen deutlich, wie eng Vermögen und Emissionsverantwortung miteinander verknüpft sind – und dass die Last der Emissionen sogar noch ungleicher verteilt ist, als bei konsumbasierten Berechnungen. In Österreich verursachen die Haushalte der unteren Hälfte der Vermögensverteilung nur rund 17 Prozent der Emissionen, während das vermögendste Zehntel mit 56 Prozent, mehr als die Hälfte verantwortet. Besonders konzentriert ist es an der Vermögensspitze: Das oberste Prozent der Haushalte verursacht allein 37 Prozent der Emissionen. Emissionsverantwortung ist damit alles andere als gleichmäßig verteilt. Sie spiegelt die soziale und wirtschaftliche Ungleichheit der Gesellschaft wider.



Serbien: Arbeits- und Rohstoffkolonie der Kfz-Industrie?

Im sozialistischen Jugoslawien der Nachkriegszeit wurde eine eigenständige Automobilindustrie mit zahlreichen Zulieferbetrieben aufgebaut. Deutsche und österreichische Gewerkschafts- und NGO-Vertreter:innen nahmen die aktuelle Situation im Nachfolgestaat Serbien unter die Lupe. Von HEINZ HÖGELSBERGER



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

© Markus Zahradník

Neben der Hauptstraße des ostserbischen Bergbaustädtchens Bor steht ein großes Plakat: „Mining for a better future“. Folgt man der Straße ein paar hundert Meter bis zum Ortsrand, sieht man, was der chinesische Konzern Zijin Mining unter einer „besseren Zukunft“ versteht: eine riesige Abraumhalde.

In Bor wird seit Beginn des 20. Jahrhunderts Kupfer abgebaut. Während der Besatzung durch Nazi-deutschland mussten insgesamt 80.000 Zwangsarbeiter die Hälfte des deutschen Kupferbedarfs decken. Im Jugoslawien der Nachkriegszeit wurde der Kupferabbau durch den Arbeiterselbstverwaltungsbetrieb RTB, der bis zu 20.000 Beschäftigte zählte, massiv ausgebaut und modernisiert. Es gibt sogar bis heute eine eigene Montan-Hochschule. Gleichzeitig wurde die Weiterverarbeitung des Kupfers vorangetrieben. Nach dem Zerfall von Jugoslawien blieben die Investitionen aus und ein Niedergang setzte ein.

In dem ohne Baugenehmigung errichteten Werk von Zrenjanin arbeiteten 500 vietnamesische Arbeiter:innen unter katastrophalen und sklavenähnlichen Bedingungen.

Aufgrund seiner guten elektrischen Leitfähigkeit ist Kupfer allerdings ein wichtiger Rohstoff für die anstehende Dekar-

bonisierung und die Energiewende. Der Bedarf wächst kontinuierlich. Im Jahr 2018 verkaufte der serbische Staat 63 Prozent des Bergbaubetriebs an die chinesische Firma Zijin Mining. Für das Erz aus den bestehenden Tagebauen wurde die Schmelzanlage erneuert und mit einem besseren Filter ausgestattet. Zudem eröffnete Zijin Mining ein unterirdisches Bergwerk, das Erz mit besonders hohen Kupfer-, aber auch Arsengehalten fördert und direkt nach China versendet. Serbische Gewerkschafter klagen über die mangelhafte Belüftung der Mine und die stagnierenden Löhne. Die Umweltsituation wird generell als schlecht eingeschätzt. Dem Vernehmen nach beschäftigt der Konzern auch rund 10.000 chinesische Arbeiter, mit denen die Kommunikation schwierig sei.

Ist man in der Umgebung der Mine unterwegs, fällt auf, dass die Produktion massiv ausgeweitet wird. Zijin Mining will Bor zur größten Kupfermine Europas machen. In der Gemeinde Krivelj wurden Rathaus und Postamt kurzerhand in das Büro von Zijin Mining für Umsiedlungsfragen umgewandelt. Die Hälfte der Einwohner:innen ist inzwischen weggezogen. Der Abbau ist bis an den Ortsrand herangerückt.



© Heinz Högelsberger

Drei Unternehmen mit den gleichen Problemen

In **Leskovac** produzieren 6.000 Beschäftigte des südkoreanischen Konzerns **Yura** Kabelbäume.

In **Kragujevac** fertigt die chinesische Firma **Yanfeng** seit sechs Jahren mit mehr als 2.000 Arbeiter:innen Türpanele und Innenausstattungen für die deutsche Autoindustrie.

In **Nis** ist seit dem Jahr 2017 **IMI** von den Philippinen aktiv. 700 Beschäftigte stellen elektronische Elemente für Lichtgruppen und Scheinwerfer her.



95.000 Menschen

arbeiten in der serbischen Kfz-Industrie

So errichtete der chinesische Reifenhersteller Linglong in Zrenjanin die größte Reifenfabrik Europas. Die Hauptabnehmer: Renault und Volkswagen. Im Jahr 2021 wurde bekannt, dass das ohne Baugenehmigung errichtete Werk von 500 vietnamesischen Arbeiter:innen unter katastrophalen und sklavenähnlichen Bedingungen gebaut wurde.

Bei einem Treffen mit Gewerkschaftsvertreter:innen der drei Zulieferbetriebe Yura, Yanfeng und IMI zeigten sich fast identische Probleme. Für die Schaffung von Jobs zahlt der serbische Staat zwischen 7.000 und 10.000 Euro pro Arbeitsplatz. Im Gegenzug müssten die Unternehmen diese Beschäftigten deutlich über dem Mindestlohn bezahlen. Das ist aber kaum der Fall. Die Gehälter schrammen an den gesetzlich verordneten 500 Euro entlang. Nur durch Bonuszahlungen für Überstunden, das Vermeiden von Krankenständen und mit Sonderschichten können diese Hungerlöhne aufgebessert werden. Hauptsächlich sind Frauen beschäftigt, die im Sommer unter der Hitze in den Werkshallen leiden. Beim Unternehmen Yura musste einmal neben Gehaltverbesserungen sogar für saubere WCs und Klopapier gestreikt werden. Der allgemeine Tenor: Die Arbeits- und Sozialgesetze sind schlecht und werden obendrein weder kontrolliert noch eingehalten. Aber auch hier sieht man nicht in den handelnden Unternehmen den Hauptfeind, sondern in der korrupten Regierung von Aleksandar Vučić. □

Der Run auf Lithium

Lithium ist derzeit der gefragteste Rohstoff für den Bau von Autobatterien. Rund zwei Drittel der weltweiten Produktion werden für die Erzeugung von Akkumulatoren verwendet. Rund ein Prozent der weltweiten Lithiumressourcen befindet sich in Serbien. Darauf haben sowohl die EU als auch die deutsche Kfz-Industrie ein Auge geworfen.

Die Landschaft des Jadars-Tals nahe der Grenze zu Bosnien erinnert mit ihrem fruchtbaren Hügelland und den relativ wohlhabenden Dörfern an die Südsteiermark. Hier plant der anglo-australische Bergbaukonzern Rio Tinto einen Untertagebau mitten im bewohnten Gebiet. Es wird mit einem Platzbedarf von mehreren hundert Hektar gerechnet und auch der Wasserverbrauch wird enorm sein. Rio Tinto führt bereits Probebohrungen durch und kauft beispielsweise in Gornjek Nedorice Häuser auf. Im Dorf gibt es seit vier Jahren ein permanentes Widerstandscamp. Die Aktivist:innen klagen, dass sie als „Staatsfeind Nr. 1“ gesehen werden. Sie fühlen sich von der EU im Stich gelassen und verweisen süffisant darauf, dass die offiziellen Lithium-Ressourcen in Deutschland viermal höher sind als jene in Serbien.

Arbeitsintensive Zulieferung für die Kfz-Industrie

Insgesamt arbeiten derzeit rund 95.000 Menschen in der serbischen Kfz-Industrie. Es gibt allerdings kaum heimische Unternehmen. Ausländische Firmen haben – angelockt durch hohe Subventionen und ein niedriges Lohnniveau – zwar Zulieferbetriebe errichtet, die liefern aber nur an die großen Player und bilden keine durchgehende Lieferkette.

Kurzgefasst

In den letzten Jahren wurde Serbien zu einem Zuliefererland der Kfz-Industrie. Es punktet mit billigen Arbeitskräften und großen Mengen an Rohstoffen. Die umstrittene serbische Regierung breitet ausländischen Investoren den roten Teppich aus, während die europäische Autoindustrie sich preisgünstige Komponenten sowie wichtige Rohstoffe wie Kupfer und Lithium erwartet.

Mode-Recycling als moderner Ablasshandel

Der schnelle und umfangreiche Modekonsum im Zeitalter der Ultra-Fast Fashion wird von Konsument:innen verurteilt. Die Gewissensberuhigung durch angebliches Recycling ist jedoch eine Täuschung, denn nur ein Bruchteil wird wiederverwendet. Von NINA BIRKNER-TRÖGER



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

© Lisi Specht

Sein einigen Jahren gibt es vor allem bei großen Modeketten sogenannte „Take-Back“-Systeme. Große Boxen fordern Konsument:innen dazu auf, alte, aussortierte Kleidung direkt beim Händler abzugeben. Die Unternehmen versichern, dass die retournierte Kleidung der Wiederverwendung oder dem Recycling zugeführt wird. Oft erhalten Konsument:innen für die Rückgabe einen Gutschein. Aus Sicht der AK ist dies Greenwashing: Einerseits wird das Gewissen der Konsument:innen entlastet, indem sie glauben, damit einen positiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Andererseits führt es zu keiner Änderung der Konsumpraktiken, da der Gutschein zu weiterem Kauf von Neuware lockt. Für die Unternehmen lohnt sich das in zweierlei Hinsicht: Sie vermitteln, nachhaltig zu agieren, gleichzeitig können sie ihren Absatz erhöhen. Einen relevanten ökologischen Beitrag, insbesondere durch Reduktion des Überangebots, leisten die Unternehmen jedoch nicht.

Die Second-Hand-Masche

Kurzgefasst
Konsument:innen wird durch Rücknahmemaßnahmen vorgegaukelt, Altkleider würden einer sozial sinnvollen Wiederverwertung zugeführt oder zumindest recycelt. In der Realität ist dies nur zu einem geringen Prozentsatz der Fall. Mit der Rückgabe soll das Gewissen beruhigt werden und mittels Gutscheinen zu noch mehr Konsum animiert werden.

Konsument:innen glauben, sie würden auch sozial sinnvoll handeln, wenn sie Kleidung in Altkleidersammlungen geben. Im Jahr 2023 waren drei Viertel der Befragten einer gemeinsamen Studie von AK und Greenpeace der Meinung, dass Kleiderspenden anderen Menschen helfen, da diese die Kleidung benötigen. Tatsächlich wurden von den 45.000 Tonnen Altkleidern, die im Jahr 2018 in Österreich anfielen, laut Umweltbundesamt nur etwa 15 Prozent zur Wiederverwendung im Inland genutzt. Rund ein Drittel kam ins Ausland und ein weiteres Drittel wurde stofflich verwertet, beispielsweise als Dämmmaterial oder Putzlappen. 13 Prozent wurden im In- oder Ausland verbrannt.

Der Recycling-Schmäh

Und das Recycling? Wenn Textilien nicht wiederverwendet werden, könnten sie immerhin recycelt werden – so wird den Konsument:innen suggeriert. Das ist in mehrfacher Hinsicht ein Trugschluss: Nur etwa ein Prozent der alten Kleidung wird in Fasern zerlegt und zu neuer Kleidung verarbeitet. Die Mehrheit der Stoffe lässt sich aufgrund von Mischgeweben (z. B. Baumwolle und Elasthan) nur sehr schwer und teuer wiederaufbereiten. Recycelte Kleidung ist immer häufiger in Modegeschäften zu finden. Diese besteht jedoch nicht aus alter Kleidung, wie viele Konsument:innen denken, sondern beispielsweise aus verarbeiteten Plastikflaschen. Auch hier werden Konsument:innen getäuscht. Recycling sollte aus Kreislaufwirtschaftsperspektive ohnehin nur der letzte Ausweg sein. Ökologischer und sinnvoller wäre neben Reduktion des Überangebots und der Wiederverwendung eine möglichst lange Nutzung.



Ein Greenpeace-Investigativteam ...

hat 20 Kleidungsstücke mit GPS-Trackern versehen und an verschiedene Altkleiderfirmen gespendet, um die Wege der gespendeten Kleidung nachzuverfolgen. Die gespendete Kleidung verteilte sich auf drei Kontinenten. Zwei Stücke blieben in Österreich, acht Stücke in anderen europäischen Ländern, sieben Stücke in Afrika und drei Stücke in Asien. Ein Paar lilafarbene Stiefel legte 11.300 Kilometer bis Pakistan zurück und eine weiße Hose reiste 9.700 Kilometer bis nach Kamerun. Insgesamt legten die 20 Kleidungsstücke von Juni 2024 bis März 2025 knapp 81.000 Kilometer zurück – das entspricht zwei vollständigen Erdumrundungen.

Mythos 2: „Recycelte Kleidung besteht aus alten Textilien.“

bedeutet leider nicht automatisch gute Stoffqualität. Somit fehlen ausreichende Informationen für nachhaltige Kaufentscheidungen. Dies könnte sich mit einer Regulierung im Namen der Ökodesign-Verordnung bald ändern.

Die ökologischen Folgen

Prinzipiell sind sich Konsument:innen der hohen Konsummengen bewusst: 84 Prozent stimmen (sehr) zu, dass es ein Überangebot an Textilien am Markt gibt. Die globale Produktion von Textilfasern hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Fast Fashion, die seit den 1990er Jahren durch günstige Modeketten wie H&M oder Zara dominant wurde, ist heute bereits durch Ultra-FastFashion überholt. Konsument:innen fehlt jedoch noch das Wissen über die umwelt- und klimaschädlichen Folgen von hohem Textilkonsum. Die Textilbranche ist für zirka 10 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich und diese Zahlen stammen noch von vor dem Aufkommen von Ultra-Fast Fashion! Die Branche gilt als einer der größten Wasserverschmutzer weltweit und schätzungsweise wird jede Sekunde eine Lkw-Ladung an Kleidung vernichtet. Darunter sind viele neue Kleidungsstücke, die nie verkauft wurden.

Informationen

über karitative Altkleidercontainer-sammelstellen gibt es unter sachspenden.at



Mode zum Wegschmeißen

Insbesondere Shein ist für seine kurzen Modzyklen bekannt. Der Konzern aus Singapur veröffentlicht täglich bis zu 1.000 neue Produkte auf seiner Online-Plattform. Ein T-Shirt kostet selten mehr als 10 Euro und ist damit günstiger als ein Kinobesuch. Billige Produktion bedeutet oft billige Machart. Die Kleidung besteht vor allem aus künstlichen Fasern und verschleißt schnell. Sie wird nur kurz getragen und ist somit ein Wegwerfprodukt. Die Studie von AK und Greenpeace zeigt: 30 Prozent der langärmeligen Oberteile werden nur maximal ein Jahr getragen. Grund für die baldige Entsorgung ist oftmals der Verschleiß. Die Qualität von Kleidung ist stark gesunken und es gibt für Konsument:innen keine Hinweise darauf beim Kauf. Biologisch und fair produzierte Ware

Konsument:innen können einen Beitrag leisten, indem sie weniger Neues kaufen und ihre vorhandene Kleidung länger nutzen. Nicht mehr benötigte Kleidungsstücke sollten am besten im Freundeskreis weitergegeben oder bei Kleidertauschpartys getauscht werden, die immer häufiger von Privatpersonen oder gemeinnützigen Organisationen veranstaltet werden. Second-Hand (bzw. Vintage oder Pre-Loved) hat im Vergleich längst den Sprung aus der „Schmuddelecke“ geschafft und wird immer beliebter. Leider erschwert Ultra-Fast Fashion auch das Re-Use: Durch die geringe Stoffqualität kann die Kleidung oft nicht wieder verwendet werden. Dennoch sollte allen bewusst sein: Jedes nicht neu produzierte Kleidungsstück hilft, Ressourcen zu sparen. □

Mythos 1:
„Alte Kleidung kommt bedürftigen Personen zugute.“

EU-Klimapolitik zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Den Worten nach steht die EU weiterhin fest hinter ihren gesetzlich verankerten Klimazieln. Gemessen an den Taten klaffen Anspruch und Wirklichkeit jedoch weit auseinander. Ein Beispiel dafür ist die internationale Handels- und Investitionsschutzpolitik der EU. Von JULIA WEGERER

Kurzgefasst

Die Klimapolitik der EU ist widersprüchlich und wird von Partikularinteressen bestimmt. Einerseits betont die EU-Kommission, den Pfad zur Klimaneutralität voranzugehen, andererseits zeigen die konkreten Inhalte von Handels- und Investitionsabkommen, dass eine klimaschädliche Wirtschaftspolitik betrieben wird. Dadurch wird die Erreichung der Klimaziele untergraben.

Mitte November 2025 wurde auf der Weltklimakonferenz in Belém, Brasilien, wieder verhandelt. Erneut stellen sich die Delegierten aus aller Welt die Frage, wie die sich zuspitzende Klimakrise eingedämmt werden kann. Die Ausgangslage für den in die Defensive geratenen Klimaschutz ist denkbar schwierig: China, der mit Abstand größte CO₂-Emittent im Jahr 2024, verkündete überraschend eine Reduktion des Treibhausgasausstoßes bis 2035 um 7–10 Prozent. Die USA, der zweitgrößte Emittent, sind hingegen unter Präsident Trump zum zweiten Mal aus dem Pariser Klimaabkommen ausgestiegen. Entgegen der einhelligen wissenschaftlichen Evidenz bezeichnet der US-Präsident den „Climate Change“ als grünen Betrug. Angesichts dieser globalen Gemengelage wird auch die europäische Klimapolitik heiß diskutiert.

In der Europäischen Union besteht Einigkeit darüber, am Ziel festzuhalten, bis 2050 klimaneutral zu werden. Dieses Bekenntnis ist zentral, denn bereits für das Jahr 2025 wurde ein globaler Temperaturanstieg von 1,48 Grad berechnet. In der hitzigen Diskussion über die Erreichung der Klimaneutralität gibt sich EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen als Verfechterin eines strengen Kurses, den manche EU-Mitgliedsstaaten aufweichen wollen. Gleichzeitig untergräbt die EU-Kommission in der internationalen

Handels- und Investitionspolitik, in der ihr eine starke Rolle zukommt, die Klimaziele massiv.

Klimaschädliches Mercosur-Abkommen

Ein augenscheinliches Beispiel für das Hintanstellen einer effektiven Klimaschutzpolitik in der Handelspolitik ist das EU-Mercosur-Abkommen, das jetzt mit den lateinamerikanischen Ländern Brasilien, Argentinien, Paraguay und Uruguay abgeschlossen werden soll. Insgesamt befeuert der Welthandel die Klimakrise auf mehreren Ebenen: Direkt durch transportbedingte Emissionen aus dem internationalen Frachtverkehr, insbesondere der Schifffahrt, die bereits sieben Prozent der globalen CO₂-Emissionen betragen. Zudem begünstigen Handelsabkommen die Verlagerung der Produktion in Länder mit niedrigeren Umweltstandards. Güter, die im Globalen Süden produziert werden, haben in der Regel eine höhere Emissionsintensität als jene aus dem Norden, wo sauberere Energiequellen und bessere Technologien eingesetzt werden können. Selbst bei gleich bleibender Produktionsmenge steigen somit die Emissionen durch Produktionsverlagerungen.

Handelsabkommen dienen jedoch dazu, die Handelstätigkeit auszuweiten. Dadurch werden Emissionen etwa im brasilianischen Agrobusiness ansteigen. In Lateinamerika erfolgt die exportbedingte Ausweitung der Produktionsflächen für Rindfleisch und Soja durch Eingriffe in

Fossile Investor:innen haben im Jahr 2024 249 ISDS-Verfahren eingeleitet.

Internationaler Handel ist ein hartes Pflaster für den Klimaschutz. Die EU möchte zwar hohe Umweltstandards setzen, folgt dabei jedoch dem Prinzip „Wollen hätten wir können, aber müssen haben wir nicht dürfen“ – am Ende werden so die eigenen Ziele verwässert.

© Joel American | Unsplash



wertvolle Ökosysteme, was beispielsweise zu Entwaldung führt. Ebenso nehmen Landkonflikte mit der indigenen Bevölkerung zu, die seit Jahrhunderten zum Erhalt des Regenwaldes beigetragen hat. All dies hat klimaschädliche Konsequenzen, weil wertvolle CO₂-Senken verloren gehen.

Sanktionen bei zu viel Nachhaltigkeit?

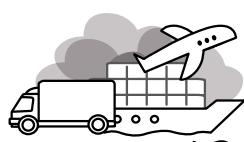
Um Kritiker:innen zu besänftigen, wurde im Zuge der Verhandlungen eine Bestimmung zum gutgläubigen Verbleib im Pariser Abkommen in das Mercosur-Abkommen aufgenommen. Damit sind aber keine verbindlichen Dekarbonisierungsziele verbunden, weshalb die Bestimmung weitgehend symbolischen Charakter hat. Zusätzlich dient ein – nicht sanktionierbares – Nachhaltigkeitskapitel als Feigenblatt. Nachdem der argentinische Präsident Javier Milei Anfang des Jahres bereits laut über einen Rückzug aus dem Pariser Abkommen

nachgedacht und das Budget des Umweltministeriums halbiert hatte, stellte die EU-Kommission klar, dass sie nur bei einem formalen Ausstieg Argentiniens aus dem Pariser Abkommen den Handelspakt aussetzen würde. Besorgniserregend ist zudem ein neuer „Ausgleichsmechanismus“, der den Handlungsspielraum der EU bei Umwelt- und Sozialvorschriften schwächen kann. Er ist als Replik auf wichtige europäische Nachhaltigkeitsvorschriften wie die Entwaldungsverordnung, die Lieferkettenrichtlinie oder den EU-Klimazoll zu sehen. Der Ausgleichsmechanismus ermöglicht einer Vertragspartei, auf Kompensation zu klagen, wenn sie der Meinung ist, dass durch Maßnahmen eines Landes die Vertragsvorteile des EU-Mercosur-Abkommens zunichtegemacht werden. Anstelle der von Gewerkschaften und der Zivilgesellschaft geforderten Möglichkeit zur Sanktionierung bei Verstößen gegen Menschenrechte und Umweltstandards droht nun das Gegen teil: die Möglichkeit zur Sanktionierung von Nachhaltigkeitsregeln.



Julia Wegerer
ist Referentin in der
Abteilung EU & Internationales der AK Wien und
setzt sich mit europapolitischen Fragestellungen und dem sozialen und ökologischen Umbau der EU auseinander.

© privat



7 Prozent der globalen CO₂-Emissionen

entfallen heute auf den internationalen Frachtverkehr.

Studien belegen, dass das EU-Mercosur-Abkommen zu einem Anstieg der Treibhausgasemissionen – insbesondere in den Mercosur-Ländern – führen wird. In seinem historischen Klimasenator:innen-Urteil hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte festgestellt, dass Treibhausgasemissionen, die durch die Einfuhr von Produkten entstehen, dem importierenden ▷



Land zuzurechnen sind. Das wirft die Frage auf, wie die EU (die sich zur Einhaltung der Europäischen Menschenrechtskonvention verpflichtet hat) und ihre Mitgliedsstaaten gedenken, diese zusätzlichen Emissionen auszugleichen. Dazu ist die EU bislang eine Antwort schuldig geblieben.

Investitionsschutzabkommen unterminieren Klimaschutz

Ein zweites Beispiel für das Auseinanderklaffen von Anspruch und Wirklichkeit ist die internationale Investitionsschutzpolitik der EU in Form von Investitionsschutzabkommen mit Drittstaaten (siehe Infokasten). Die in diesen Abkommen enthaltenen Sonderrechte für Investor:innen sind so formuliert, dass in der Praxis fossile Investor:innen gegen neue Klimaschutzgesetze vorgehen können, die ihre künftigen Gewinnerwartungen beeinträchtigen. Die vor internationalen Sondergerichten erwirkten Schiedssprüche sind bindend und können weltweit vollstreckt werden. Bis Ende 2024 sind 249 Investor-Staat-Schiedsverfahren (ISDS) in Bezug auf fossile Investitionen eingebbracht worden.

Das ISDS ist somit zu einem mächtigen Werkzeug geworden. Wenn Staaten Maßnahmen zum Ausstieg aus fossilen Energieträgern ergreifen, können getätigte Investitionen zu sogenannten „stranded assets“, also gestrandeten Vermögenswerten, werden. Mit ISDS versuchen Investor:innen, ihre fossilen Modelle so lange wie möglich weiterzubetreiben beziehungsweise sich das Ende dieser Modelle durch die Steuerzahler:in-

Investitionsschutzabkommen

... sind Abkommen mit anderen Ländern, die Sonderrechte für ausländische Investor:innen vorsehen. **Damit können Investor:innen gegen staatliche Maßnahmen, die schlecht für ihr Geschäft sind, mit einer Klage auf Schadenersatz vorgehen.** Investor:innen klagen Staaten dabei vor einem internationalen Sondergericht, dem sogenannten Investor-Staat-Schiedsverfahren (ISDS). Vermehrt werden Staaten dort wegen Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen geklagt. Fossile Investor:innen machen mit ISDS Geld **auf Kosten der Allgemeinheit** und blockieren den Klimaschutz.

CETA

Durch das umfassende **Wirtschafts- und Handelsabkommen mit Kanada** wurde der Großteil der transatlantischen Zölle abgeschafft. Das noch nicht von allen EU-Mitgliedsstaaten ratifizierte Freihandelsabkommen enthält zwar Kapitel über Umweltschutz und Arbeitnehmer:innenschutz, Verletzungen bleiben aber folgenlos. Zudem enthält es Sonderklagerechte für ausländische Investoren: **Hat ein kanadisches Unternehmen den Eindruck, dass ihm durch eine neue europäische Gesetzgebung zum Schutz von Mensch, Klima oder Umwelt Gewinne entgehen, kann es auf Schadenersatz klagen.**

EU-Mercosur-Abkommen

Bereits im Juni 2019 wurde eine grundsätzliche **Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und den südamerikanischen Mercosur-Staaten** unterzeichnet. Eine Ratifizierung dieses Freihandelsabkommens blieb jedoch aufgrund vieler ungeklärter politischer Teilfragen bisher aus. Brasilien hat 2024 beispielsweise ausgehandelt, dass nach 2019 erlassene Gesetze, wie die EU-Entwaldungsverordnung (EUDR), das EU-Lieferkettengesetz oder die EU-Zwangsarbeitsverordnung nicht zum Nachteil Brasiliens angewendet werden dürfen. **Durch das Aushandeln solcher Ausgleichsmechanismen droht der Anspruch der EU, ökologische Standards in Handelsverträgen zu verankern, zahnlos zu werden.**



1.100 Investitionsschutzabkommen

haben allein die EU-Mitgliedsstaaten abgeschlossen.



nen teuer abgelten zu lassen. So wurden die Niederlande in Milliardenhöhe verklagt, weil sie ein Gesetz zum Ende der Kohleverstromung bis 2030 erlassen haben, und jüngst, weil das größte niederländische Erdgasfeld in Groningen wegen der Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Gesundheit geschlossen wurde. Italien wurde 2022 von einem Schiedsgericht zur Zahlung von 240 Millionen Euro verurteilt, weil es dem britischen Konzern Rockhopper Ölbohrungen vor der italienischen Küste verboten hatte, die zugesprochene Summe entspricht dem Sechsfachen der von Rockhopper getätigten Investitionen. Der Wirtschafts-Nobelpreisträger Joseph E. Stiglitz nennt dies „Litigationsterrorismus“.

Keine Besserung in Sicht

Seit den 1990er und frühen 2000er Jahren haben die 27 EU-Mitgliedsstaaten insgesamt über 1.100 dieser problematischen Abkommen abgeschlossen. Seit 2009 ist die EU dafür zuständig und verhandelt neue Abkommen. Bis dato wurden vier EU-Investitionsschutzabkommen fertig verhandelt. Neben dem hochumstrittenen CETA-Abkommen mit Kanada sind dies die weniger bekannten Abkommen mit Chile, Singapur und Vietnam. Alle vier sollen – trotz breiter Kritik am ISDS-System – von den EU-Mitgliedsstaaten ratifiziert werden. Zwar gibt es Konsens darüber, dass die „alten“ Abkommen der EU-Mitgliedsstaaten aufgrund ihrer ausufernden Sonderrechte und der intransparenten Sondergerichtsbarkeit dringend reformiert werden müssen, doch passiert ist bisher wenig. Die „neuen“ EU-Investitionsschutzabkommen unterscheiden sich von den alten lediglich dadurch, dass gewisse Vorsichtsmaßnahmen zur Einhegung der wildesten Auswüchse dieser Sonderrechte vorgesehen sind. Das ISDS-System an sich wurde jedoch von der EU-Kommission nie infrage gestellt. Verpflichtungen von Investor:innen zur Einhaltung grunder Standards im Klimaschutz oder bei Menschenrechten sucht man im Übrigen vergeblich. Damit schwelen Investitionsschutzabkommen

230 Millionen US-Dollar

zahlen Staaten im Schnitt, wenn sie bei Schiedsverfahren verurteilt werden.

weiterhin wie ein Damoklesschwert über der Einführung notwendiger Klimaschutzgesetzgebung durch Staaten und behindern eine effektive Klimaschutzpolitik. Mehr noch, wenn Staaten – wie im Falle Italiens – wegen gesetzter Maßnahmen verurteilt werden, müssen sie auf Kosten der Steuerzahler:innen Millionenbeträge an Schadenersatz zahlen, die für Investitionen in eine klimagerechte Zukunft fehlen.

Fazit

Klimapolitik ist weltweit in der Defensive. Zwar hält die im ständigen Krisenmodus operierende EU in der laufenden Legislaturperiode grundsätzlich am Erreichen der Klimaziele fest, ordnet diese aber klar ihrem Megathema, der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, unter. Damit versucht die EU einmal mehr, sich aus den Krisen herauszuwachsen. Die Handels- und Investitionsschutzpolitik steht beispielhaft dafür, wie die Partikularinteressen jener Konzerne aus den Bereichen Automobil, Maschinenbau und Chemie durchgesetzt werden, die stark auf Export ausgerichtet sind. Es zeigt sich, dass dies unter ökologisch äußerst destruktiven Bedingungen geschieht und die Klimakrise weiter verschärft. Die Interessen der Allgemeinheit an wirksamem Klimaschutz bleiben dabei auf der Strecke. Um die laute Kritik der Zivilgesellschaft an der einseitigen Ausrichtung der Abkommen abzumildern, nimmt die EU zwar Bestimmungen zu Nachhaltigkeit in die Abkommen auf, stellt die Priorisierung der Wirtschaftsinteressen dadurch aber nicht in Frage. Um die ökonomisch-ökologische Zangenkrise zu bewältigen, braucht es mehr. Ernsthaft Klimapolitik erfordert mutige und tiefgreifende Reformen unserer Handels-, Investitions- und insbesondere auch Wirtschaftspolitik, die unter breiter demokratischer Teilhabe erarbeitet werden müssen. □

Öffentlicher Verkehr in Tirol: Viel erreicht, viel zu tun

Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ist nicht nur ein Garant für leistbare Mobilität, sondern auch entscheidend für das Erreichen der Klimaziele. Eine aktuelle Studie der AK Tirol zeigt, wie gut Tirol derzeit mit öffentlichem Verkehr versorgt ist und wo Verbesserungen möglich sind. Von MANUEL FLÜR



Manuel Flür
arbeitet in der Stabsstelle
Grundlagenarbeit der
Arbeiterkammer Tirol als
Referent für Nachhaltigkeit
und die Auswirkungen
der Klimakrise.

© Bianca Wagner

Knapp jede:r Vierte in Tirol besitzt ein Verbundticket, mit dem kostengünstig und klimafreundlich von A nach B gefahren werden kann. Angesichts der Tatsache, dass rund 60 Prozent der Tiroler:innen außerhalb ihrer Heimatgemeinde arbeiten, besteht beim umweltfreundlichen Pendeln weiterhin erhebliches Verbesserungspotenzial. Im Auftrag der Arbeiterkammer Tirol hat die Technische Universität Wien untersucht, wie gut die Tiroler Bevölkerung an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist, und darauf aufbauend Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Diese bislang einmalige Analyse umfasste Erwerbspersonen sowie Schüler:innen und Lehrlinge.

Zentralraum stark – Peripherie benachteiligt

Grundlage der Studie waren die ÖV-Güteklassen der Österreichischen Raumordnungskonferenz. Sie ermöglichen es, die Anschlussqualität eines Wohn-, Ausbildungs- oder Arbeitsstandorts an den öffentlichen Verkehr zu beurteilen. Bewertet werden dabei Entfernung zur Haltestelle, Taktfrequenz und Art des Verkehrsmittels (Bus, Tram, Bahn). Darauf aufbauend wurde jeder Standort individuell mit den Güteklassen A bis G bewertet, wobei A für die höchste Qualität und G für „Basiserschließung“ steht. Standorte können auch außerhalb einer Gütekategorie liegen, wenn etwa die Bushaltestelle zu weit entfernt ist oder zu selten angefahren wird. Dank der guten Datenqualität konnte diese Einteilung in hoher Auflösung erfolgen und zugleich auf Ebene der Arbeits- und Ausbildungsstätten

weit entfernt ist oder zu selten angefahren wird. Dank der guten Datenqualität konnte diese Einteilung in hoher Auflösung erfolgen und zugleich auf Ebene der Arbeits- und Ausbildungsstätten

durchgeführt werden. Grundlage für die Qualität der Taktung waren die Fahrplandaten der ÖBB und des VVT für das Jahr 2023.

Die gute Nachricht: Etwa die Hälfte der Beschäftigten in Tirol und knapp 60 Prozent der Betriebe verfügen über eine gute Anbindung (ÖV-Güteklassen A-D). Umgekehrt haben 40 Prozent der Tiroler Erwerbstätigen am Wohnort nur einen „eingeschränkten Zugang“ und circa 10 Prozent der Tiroler:innen haben entweder keinen oder keinen alltagstauglichen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Daten zeigen ein deutliches Gefälle zwischen dem Zentralraum und der Peripherie. So sind Bezirke entlang der Inntalfurche sowohl am Wohnort als auch am Arbeitsplatz öffentlich besser versorgt. In den Bezirken Reutte, Lienz und Kitzbühel liegt der Anteil der Erwerbstätigen mit nur rudimentärem oder gar keinem Zugang zu öffentlichem Verkehr teils bei bis zu 40 Prozent.

Verbesserungen – zwei Szenarien

Neben der Darstellung des Status quo wurden auch zwei Szenarien berechnet.

Szenario eins sieht eine Verdoppelung des Angebots vor. In diesem Fall hätten über 60 Prozent der Erwerbstätigen am Wohnort Zugang zu einem guten öffentlichen Verkehrsanschluss – ein Plus von 37 Prozent gegenüber dem Ist-Zustand. Auch die Unternehmen würden profitieren, denn knapp 70 Prozent der Arbeitsstätten hätten dann eine gute ÖV-Anbindung. Gleichzeitig würde sowohl der Anteil der Betroffenen in einer schlech-

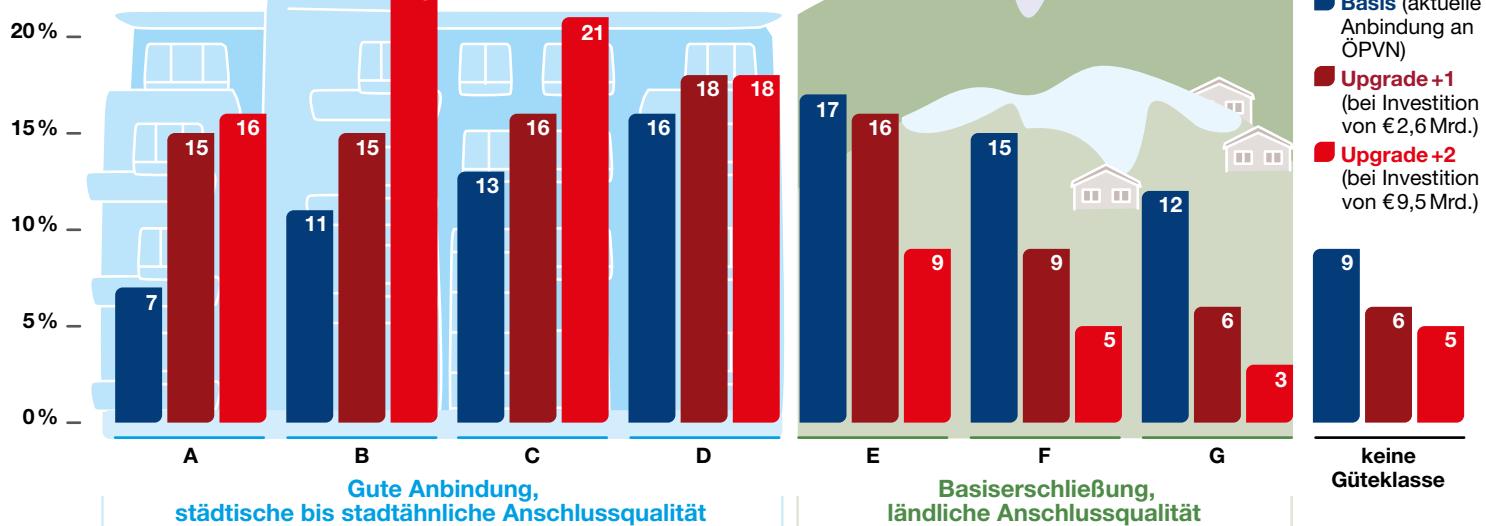
Städte und Gemeinden spielen eine Schlüsselrolle im Klimaschutz, aber ihnen fehlt der finanzielle Spielraum für entsprechende Investitionen.

Wie gut sind die Tiroler:innen an den öffentlichen Verkehr angebunden?

Die Studie unterscheidet in sieben Güteklassen.

Ermittelt wurde die Anbindung am Wohnort an einem Schultag.

Quelle: AK Tirol | Grafik: Julia Stern



ten ÖV-Kategorie sowie der Anteil jener ohne aktuelle ÖV-Güteklassifizierung um 32 Prozent sinken. Diese Angebotsverdoppelung würde jedoch erhebliche Investitionen erfordern. Beispielsweise wären eine Elektrifizierung der Zillertalbahn, der Bau von zwei weiteren Gleisen zwischen Innsbruck und Hall in Tirol sowie ein durchgehender zweigleisiger Ausbau ins Tiroler Oberland nötig. Ebenso notwendig wäre eine Kapazitätssteigerung der Mittenwaldbahn, durch Ausweichgleise oder moderne Zugleitsysteme. Zudem bräuchte es bauliche Adaptionen an Bahnhöfen, wie etwa Bahnsteigverlängerungen, um die Kapazität zu steigern. Gemeinsam mit den erforderlichen Verkehrsdiesten (Taktverdichtungen etc.) lägen die Kosten bei etwa 2,6 Milliarden Euro.

Szenario zwei würde eine nochmalige Verdopplung des Angebots vorsehen. Das Ergebnis: Knapp 80 Prozent der Erwerbstätigen hätten am Wohnort einen guten ÖV-Anschluss und der Anteil der Personen, die aktuell keine ÖV-Gütekategorie aufweisen, wäre fast halbiert. Hierfür wären massive Investitionen in die Infrastruktur notwendig, wie etwa

zwei weitere Gleise im Unterland und Oberland bis ins Ötztal und eine zweigleisige Außerfernbanbh in Reutte. Kosten: 9,5 Milliarden Euro.

Lohnt sich das?

Angesichts knapper öffentlicher Budgets stellt sich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die beste Investitionsrendite gäbe es im Bezirk Reutte, wo mit vergleichsweise geringen Investitionen in Infrastruktur und Verkehrsdiene der ÖPNV-Anschluss für die Bevölkerung deutlich verbessert werden könnte. Die Bezirke Landeck und Imst weisen ebenfalls ein günstiges Verhältnis auf. Anders im Bezirk Innsbruck Land: Hier stünden enormen Ausgaben nur moderate Verbesserungen gegenüber. Die Studie zeigt zudem, dass Taktverdichtungen und Ausbauten der Schieneninfrastruktur in vielen Gemeinden keine Verbesserung beim Anschlussgrad bewirken. Hier braucht es neue Haltestellen in einzelnen Ortsteilen, um einen brauchbaren Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.

Der aktuelle Fahrplan 2025 mit einer Angebotssteigerung um zwölf Prozent gegenüber dem Ist-Stand ist bereits ein erster Schritt in die richtige Richtung. Es müssen jedoch weitere Schritte folgen. Entscheidend wären jetzt die Umsetzung längst geplanter Projekte, wie der teilweise zweigleisige Ausbau ins Tiroler Oberland, sowie zusätzliche Maßnahmen wie dichtere Takte, neue Linien und Haltestellen. Auch raumordnungspolitische Schritte gegen Zersiedelung sind unerlässlich, um den Arbeitnehmer:innen den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen.

Kurzgefasst

Der öffentliche Nahverkehr ist im Zentralraum Tirols bereits gut ausgebaut. In der Peripherie muss allerdings noch investiert werden, damit mehr Tiroler:innen einen alltagstauglichen Zugang zum ÖPNV haben. Eine Studie der AK Tirol entwirft hierfür zwei Ausbauszenarien.



Nur 47 Prozent der erwerbstätigen Tiroler:innen

verfügen über einen guten Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr.



Giftiges Gewand

Aufdeckung. Die Umsätze chinesischer Online-Plattformen wachsen rasant. Ihre Billigmode gefährdet jedoch Gesundheit und Umwelt, wie ein aktueller Test der Arbeiterkammer Oberösterreich gemeinsam mit GLOBAL 2000 zeigt. Von den 20 untersuchten Kleidungsstücken der Anbieter Temu und Shein wurden sieben als nicht verkehrsfähig eingestuft – sie dürften also in der EU nicht verkauft werden. Die Grenzwerte für Chemikalien wurden teils um das Tausendfache überschritten. Besonders alarmierend: Eine Damenjacke von Temu, die den EU-Grenzwert für die Ewigkeitschemikalie Perfluorcarbonsäuren (PFCA) um das 4.154-Fache überschritt. Dieser Stoff wurde auf eine spezielle EU-Liste gesetzt, da er langlebig, giftig und schädlich für die Fortpflanzung ist. 85 Prozent der untersuchten Artikel bestehen aus Kunststoffen auf Erdölbasis. Beim Waschen und Entsorgen setzen sie Mikroplastik frei, das in Umwelt und Nahrungsketten gelangt. Damit die EU-Märkte nicht mehr länger mit gesundheitsschädlichen Billigprodukten überschwemmt werden, müssen die rechtlichen Lücken für Online-Anbieter dringend geschlossen werden. SI

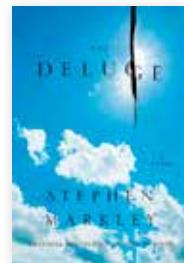
Der Report kann hier kostenlos abgerufen werden:



Uplift! - Stoff zum Nachdenken

Podcast Die in der österreichischen Modeszene gut vernetzte Umweltaktivistin und Bloggerin Nunu Kaller hat ein Faible für das Lokale und Nachhaltige. In ihrem Magazin „Uplift“ zeigt sie Wege zu einer gesunden Konsumwelt auf. Mit Reportagen und ihrem Podcast geht sie beispielsweise der Frage nach, wie sich mitten in Wien Mode produzieren lässt. Sie besucht Näher:innen, Designer:innen oder Modelabel-Betreiber:innen und belegt, dass es dank heimischer Produktionsbetriebe in Textil, Mode und Dienstleistungen sehr wohl Alternativen zur Fast Fashion gibt. Kaller bringt es in eigenen Worten auf den Punkt: „Heimische Produktion und Upcycling sind echte Alternativen. Und leiwand. Oida.“ FJ

Einfach nachlesen und mithören unter:
uplift-austria.at



Epos über den Kampf um die Zukunft

Schlechte Aussichten Einen 900-Seiten-Wälzer zu empfehlen, ist eigentlich eine Unart. „The Deluge“ (zu Deutsch: Sintflut) von Stephen Markley ist jedoch eine Ausnahme wert. In seinem Klima-Roman macht Markley nicht einzelne Figuren, sondern die USA selbst zur Hauptfigur. Deren Gegenspieler ist die Erderwärmung. Über das Leben von sechs Menschen entfaltet Markley ein erschütterndes Panorama gesellschaftlicher, politischer und ökologischer Verwerfungen. Er zeigt, wie Hoffnung, Hybris und Hilflosigkeit ineinander greifen, während die Welt im Rhythmus von Fluten, Bränden und Stürmen taumelt. Über einen Zeitraum von 30 Jahren (bis zum Jahr 2040) beschreibt Markley eine Geschichte unserer jüngsten Vergangenheit und nahen Zukunft – als Warnung, Mahnung und, trotz allem, mit einem Rest Glauben an die menschliche Vernunft. LW

The Deluge
Stephen Markley
Simon & Schuster (2023)
In englischer Sprache.

Die gute Nachricht zum Schluss

Rückenwind für gute Arbeitsbedingungen im Busverkehr: Der Europäische Gerichtshof hat im Oktober 2025 entschieden, dass Dänemark ausländischen Bus- und Reisebusunternehmen die Durchführung nationaler Transportfahrten (sogenannter Kabotage) auf maximal sieben aufeinanderfolgende Tage pro Monat beschränken darf. Diese „Sieben-Tage-Regel“ verstößt laut Gerichtshof nicht gegen EU-Recht, sondern liegt im Ermessensspielraum der Mitgliedsstaaten. Ziel der Maßnahme ist es, zu verhindern, dass ausländische Anbieter dauerhaft im dänischen Markt tätig sind und so soziale Standards unterlaufen. Die Entscheidung ist ein wichtiger Schritt gegen Sozialdumping und für eine fairere Gestaltung des europäischen Personenverkehrs. LW



Materialien und Umwelt im Fokus

Ausstellung Bis Ende 2026 haben Besucher:innen noch die Gelegenheit, die Sonderausstellung „More Than Recycling“ zu entdecken. Hier werden Themen der Kreislaufwirtschaft, wie Landwirtschaft, Textilien, Elektroaltgeräte und Bausektor, spielerisch und interaktiv behandelt. Ein besonderes Highlight: Ausgestellt werden auch Materialien aus dem alten AK Gebäude im 4. Bezirk, die vom Kollektiv Baukreisel wiederverwendet wurden. Dies ergänzt ideal die neue Dauerausstellung „Materialwelten“, die mit ihrer umfassenden Darstellung von Materialien wie Holz, Stahl, Beton, Keramik und seltenen Erden fasziniert. Auf 13 Themeninseln erhalten Besucher:innen spannende Einblicke in die Gewinnung, Verarbeitung, Anwendung sowie die Herausforderungen der Entsorgung und Wiedergewinnung dieser Materialien. Besonders interessant sind aktuelle Entwicklungen wie die Recyclingtechnologie, die Elektroschrott mithilfe von Bakterien zerlegt, die Auswirkungen des Kupferabbaus und die geopolitischen Herausforderungen rund um die Halbleiterproduktion. Informative Videos und Expert:inneninterviews bieten zusätzliche Tiefe, darunter spannende Demonstrationen, wie die einer Wissenschaftlerin, die ein Smartphone vor laufender Kamera zerlegt. **NK**

More Than Recycling
Ausstellung zur
Kreislaufwirtschaft

Technisches Museum Wien
18. 6. 2025 bis 30. 12. 2026
www.technischesmuseum.at

Die Tricks der Konzerne

Klimakrise Bereits beim ersten großen Umweltgipfel im Jahr 1992 in Rio de Janeiro warnte Greenpeace vor der Gefahr des Greenwashings. Misstrauen entstand, weil auch transnationale Konzerne zum Gipfel zugelassen waren. Heute ist klar: Greenwashing ist Teil einer gezielten Strategie von Konzernen und Lobbygruppen, um politische Regulierung zu verhindern und die Öffentlichkeit mit perfiden Praktiken zu täuschen. Mit der jüngsten Wende in der europäischen Umwelt- und Klimapolitik erreicht das Greenwashing seinen Höhepunkt. Es ist keine Ausnahme mehr, sondern eine zentrale Strategie, um Regulierung zu verhindern und politische Macht zu sichern. Der einst ambitionierte Green Deal wird laut Ursula Bittner, Wirtschaftsexpertin bei Greenpeace und Autorin des Bandes, zum Greenwashing-Deal. Unternehmen verkaufen uns ein gutes Gewissen, während sie ungestört weiter Profite aus der Zerstörung des Planeten ziehen. Anstatt Lösungen für die Klimakrise und das Artensterben voranzubringen, setzen sie auf Täuschung und Ablenkung. Damit die Leser:innen am Ende der Lektüre nicht in völlige Agonie verfallen, bietet Bittner auch Lösungen an, um Greenwashing einzudämmen. Das Buch erscheint zum richtigen Zeitpunkt als Gegengewicht zum aktuellen Backlash bei Klima- und Umweltthemen. **SI**

Greenwashing – Das schmutzige Geschäft mit deinem Gewissen
Ursula Bittner
oekom verlag (2025)

Wirtschaft & Umwelt

Ihre WUM im Abo

Wirtschaft & Umwelt kostenlos abonnieren

und vierteljährlich Informationen zu Umwelt, Mobilität und dem sozialen & ökologischen Umbau unserer Wirtschaft erhalten!

Frühere Themenhefte können jederzeit nachbestellt werden.

wirtschaft.umwelt@akwien.at

Sollten Einnahmen aus dem Straßenverkehr den öffentlichen Verkehr mitfinanzieren?

JA

NEIN

Der Verkehr ist als Gesamtsystem zu betrachten.

Österreich plant weitgehend in getrennten Kategorien – Straße ist Straße, Schiene ist Schiene. Das ist nicht überall so. In Schweden wurde beispielsweise im Jahr 2010 eine Gesamtverkehrsbehörde etabliert und in der Schweiz gibt es mit dem „Sachplan Verkehr“ ein verbindliches Koordinationsinstrument zwischen den Verkehrsträgern.

Der Verkehr ist Österreichs Sorgenkind beim Energieverbrauch und Klimaschutz. In politischen Strategiepapieren ist das Ziel daher klar: Der Anteil des öffentlichen Verkehrs soll steigen. Damit das gelingt, muss Verkehr als Gesamtsystem gedacht werden.

Die gute Nachricht: Es funktioniert. In der Schweiz finanziert eine flächendeckende Lkw-Abgabe den Bahn-Ausbau mit. Während der Lkw-Verkehr über die Schweizer Alpenpässe seither rückläufig ist, nimmt er am Brenner stark

zu. In Oslo gibt es seit 1990 eine City-Maut, deren Einnahmen zu 98 Prozent in den öffentlichen Verkehr fließen. Auto-Nutzung und CO₂-Emissionen sind rückläufig, der öffentliche Verkehr gewinnt dazu. So auch in Wien, wo

die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung dem öffentlichen Verkehr und Radverkehr zufließen. Lag der Auto-Anteil Anfang der 1990er Jahre noch deutlich über dem Öffi-Anteil, hat sich das Verhältnis mittlerweile gedreht und Wien gilt als Öffi-Vorzeigestadt.

Das Fazit liegt auf der Hand: Ohne verkehrsträgerübergreifende Planung gibt es keine Verlagerung. Umgekehrt bestätigt die Praxis: Mutige Verkehrspolitik zeigt Wirkung.

Michael Schwendinger ist Experte für Verkehrspolitik bei der Mobilitätsorganisation VCÖ, die sich als NGO für ein nachhaltiges Verkehrssystem einsetzt.

© VCÖ/Rita Newman



Autofahrer:innen zahlen bereits mehr als genug! Die Antwort auf die gestellte Frage kann somit nur eindeutig ausfallen. Österreichs Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer tragen bereits jetzt eine enorme Steuerlast. Rund 15 Milliarden Euro fließen jedes Jahr von den österreichischen Autofahrerinnen und Autofahrern in das allgemeine Budget. Damit finanzieren sie schon jetzt den Betrieb und Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel zu einem großen Teil mit – wenn auch indirekt.

So wird beispielsweise der U-Bahn-Ausbau zur Hälfte vom Bund finanziert und auch der Betrieb vieler Bahn- und Buslinien wird durch Zu-

schüsse der öffentlichen Hand unterstützt. Ein nicht geringer

Teil dieser Subventionierung stammt bereits jetzt Jahr für Jahr von den Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern.

Autofahrerinnen und Autofahrer finanzieren Milliarden ins Budget – sie sollten nicht auch noch zusätzlich für den Öffi-Ausbau herangezogen werden.

Unbestritten ist, dass die öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich eine sehr wichtige Rolle einnehmen und die Mobilität von vielen Millionen Menschen sicherstellen. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum das Öffi-Netz von einer Mobilitätsgruppe – nämlich von denjenigen, die Kraftfahrzeuge nutzen – noch mehr finanziert werden soll, obwohl sie selbst Bahn, Bus und Straßenbahn kaum nutzen.

Vielmehr sollte mit den Steuereinnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr die Straßeninfrastruktur stärker ausgebaut und an das heutige Mobilitätsverhalten in Österreich angepasst werden. Der Pkw-Bestand beträgt mittlerweile rund 5,2 Millionen Fahrzeuge und es sind jedes Jahr mehr Autos unterwegs. Damit wächst auch der Bedarf an einer modernen, leistungsfähigen Straßeninfrastruktur, die diesem Trend gerecht wird.

Gerald Kumnig ist Jurist und gegenwärtig Generalsekretär des ARBÖ, dem Auto-, Motor- und Radfahrerclub Österreichs.

© Arbo





Gesellschaftskritische Wissenschaft

Verkehr und Infrastruktur

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



- 70 Rechtsqualität der Auslegungsleitlinien der Kommission zur PSO-Verordnung – Rechtswissenschaftliches Fachgutachten Konrad Lachmayer, Jean-Philippe Derosier, 2023
- 71a Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen Raffaela Neustifter, Hatun Atasayar, Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos, 2024
- 71b Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen – Auswirkungen auf CO₂, Lärm und externe Kosten Konstantin Weller, Stefan Hausberger, Heinz Steven, 2024
- 72 Buslenker:innen am Limit – Möglichkeiten der Jobattraktivierung aus Sicht der Beschäftigten in der privaten Autobusbranche in Österreich Emma Dowling, Elina Hettich, Max Knapp, Leon Romauch, 2024
- 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

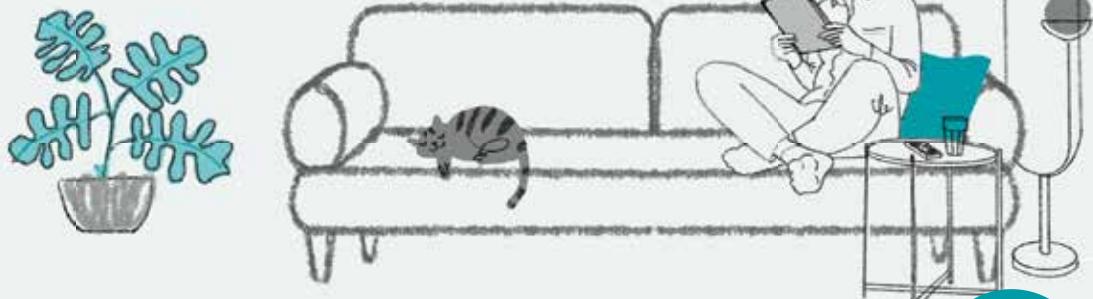
Informationen zur Umweltpolitik

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 Dieselautos in Österreich Lydia Ninz, Alexander Holzleitner, 2023
- 208 New genetic engineering – Possible unintended effects Michael Eckerstorfer, Andreas Heissenberger, 2023
- 209 Daseinsvorsorge 2030 Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetärer 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

L

L



TOP INFORMIERT

Servicetipps zu Arbeitsrecht, Beruf und Familie oder Konsumentenschutz.
Mit dem Newsletter der AK Wien sind Sie immer top informiert.

Hier geht's zur Anmeldung
wien.arbeiterkammer.at/newsletter

© Valentin Lacoste - Unsplash