

Wirtschaft & Umwelt

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

Euro 1,80



Wirtschaftsdemokratie

Wenn wir so weiterwirtschaften, werden wir das Klima nicht retten. In Österreich und Europa brauchen wir deshalb eine planende Wirtschaftspolitik, die die Bedürfnisse der Vielen in den Vordergrund rückt und ihnen Beteiligung ermöglicht. Nur so können wir den notwendigen sozialen und ökologischen Umbau erreichen.

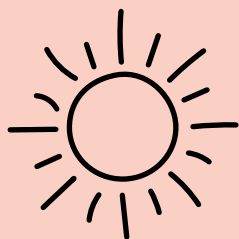
- Alte Klamotten? – Re-Use in Sozialen Unternehmen **SEITE 22**
 Freier Naturzugang – Wem gehören die Seeufer? **SEITE 24**
 Volle Energie für die KI – Streitfall Rechenzentrum Kronstorf **SEITE 26**
 Lkw-Maut – Chance auf Kostenwahrheit nutzen **SEITE 30**



www.arbeiterkammer.at

WUM-o-meter

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



SONNENSCHNEIN Extreme Ironie

Die Veranstaltung über den Kampf gegen die Auswirkungen der extremen Hitze: „Extreme heat: Improving governance and strengthening action around the world“ im Rahmen der „Climate Week 2026“ musste

aufgrund extremer Hitze am Veranstaltungsort, dem fast fünfhundert Jahre alten Londoner St. James Palace, leider abgesagt werden. **FJ**



NEBEL Dieselskandal 2.0

100 Millionen Tonnen CO₂ – mehr, als Österreich in einem Jahr ausstößt – wurden seit 2021 „unbemerkt“ von Plug-in-Hybridfahrzeugen in die Atmosphäre geblasen. Das zeigt der Thinktank ICCT anhand amtlicher Daten der Europäischen Umweltagentur (EUA). Warum? Für die Kombination aus Ver-

brennungsmotor und Batterie gelten Prüfzyklen, die mit dem tatsächlichen Fahrverhalten wenig zu tun haben und den realen CO₂-Ausstoß massiv unterschätzen. Sauber auf dem Papier, dreckig auf der Straße – willkommen beim Dieselskandal 2.0. **FG**



SCHNEEFALL Let it snow!

Während Europa schwitzt, haben Superreiche eine Lösung für sich gefunden: den eigenen Schneeraum im Keller. Ab 128.000 Dollar aufwärts lässt sich das Wetter privatisieren – Schneeflocken inklusive. Über den neuen Trend der „Snow Rooms“ in den Hamptons

und L.A. berichtete das Architekturmagazin „architectural digest“. Letzte Frage ins dichte Schneetreiben: Wie lang lässt sich die Gesellschaft die Obszönitäten der Superreichen noch gefallen? **MK**



NIESELREGEN Parkplatzraub einmal andersrum

Baut eine Stadt Parkplätze ab, gehen die Autofahrer:innen auf die Barrikaden. So die bekannte Rollenverteilung. Eine Studie der NGO Transport & Environment (T&E) dreht diese Erzählung nun um. Neue Pkw werden länger und breiter (im Schnitt 0,5 Zentimeter

pro Jahr) und beanspruchen damit immer mehr Platz. Hält der Trend an, wären bis 2040 15 Prozent der Stellplätze in Städten verloren. Wer sagt es endlich der Autoindustrie? Ihr Geschäftsmodell führt zur vermehrten Parkplatzsuche. **FG**



TROCKENHEIT Friedrich Merz läuft auf Grund

Die deutsche TAZ titelte: „Deutscher Wasserpegel sinkt auf Merz-Niveau“, und zeigte das Bild eines trockengefallenen Binnenschiffs. Tatsächlich führten Deutschlands Flüsse noch nie so wenig Wasser wie im Sommer 2026. Statt die Ursache der Trockenheit (Stichwort:

Klimakrise) zu bekämpfen, beschloss die deutsche Bundesregierung um Kanzler Merz, die Sonntagsfahrverbote für Lkw aufzuheben, damit die Schiffsfracht auf den Autobahnen rollen kann. – Wir müssen uns Merz als einen unbelehrbaren Menschen vorstellen. **FJ**

Inhalt

Wer das Klima retten will, muss die Wirtschaft ändern

Für den Umbau brauchen wir neue wirtschaftliche Spielregeln. Seite 10

Abbau klimakonttraproduktiver Subventionen

Insbesondere beim Straßengüterverkehr gilt es, den Staatshaushalt nachhaltiger auszurichten. Seite 14

WIFO-Ökonomin Daniela Kletzan-Slamanig im Interview Seite 17

Umbau unter Druck

Verlässt die Europäische Union ihren Kurs einer sozial gerechten Ökologisierung? Seite 18

Wiederverwendung durch Soziale Unternehmen

Statt brauchbare Textilien auf Deponien zu entsorgen, lohnt sich meist ein zweiter Blick. Seite 22

Private Ufer statt frei zugänglicher Flächen

Wer Abkühlung in Österreichs Seen sucht, steht vor Hürden. Seite 24

Knappe Ressourcen für die KI?

Der Bedarf an neuen Rechenzentren und die planetaren Grenzen. Seite 26

Kosten für Verbraucher:innen wären sehr gering

Eine Studie des ÖIR zeigt die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut. Seite 30

Rubriken

Nachrichten	04
Kommentar	07
Aktuelles Interview	08
Kommunikation	32

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, Rebeca Kling RK, Max Knapp MK, Astrid Schöggel AS, Sabine Stelzenmayr SA, Christoph Streissler CS, Iris Strutzmann SI, Lisa Weinberger LW

Sekretariat Sabrina Pochop SP, Josephine Grafl JG

Konzeption Jakob Fielhauer, fielhauer.at

Layout & Infografik Julia Stern JS, design@schereesternpapier.at

Druck Gugler Medien GmbH, Auf der Schön 2, 3390 Melk/Donau

ISSN 1028-4664

Die in Wirtschaft & Umwelt veröffentlichten Artikel geben

nicht notwendigerweise die Meinung der Bundesarbeitskammer wieder.
Offenlegung gemäß Mediengesetz §25: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum



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



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



klimafreundlich gedruckt

Umbau jetzt!

Wenn wir ein lebenswertes Klima erhalten wollen, dann müssen wir unser Wirtschaften sozial und ökologisch umbauen.



Von Lukas Oberndorfer

Vermutlich geht es Ihnen nach dem Sommer 2026 ähnlich und es beschleicht Sie das Gefühl: Es wird knapp. Diese Art von Trockenheit, bei der zahlreiche Wasserkraftwerke im Land abgeschaltet werden mussten und die Nutzpflanzen auf dem Feld verdorren, kombiniert mit erstmals mehreren Tagen über den bislang in der Messgeschichte nur einmal erreichten 40 Grad Celsius, trifft wie ein Schlag. Vielen ging es bei dieser Hitze auch körperlich nicht mehr gut.

Unerwartet kam dies allerdings nicht. Bereits der erste IPCC-Bericht aus dem Jahr 1990 gab in Bezug auf die Zunahme des CO₂-Ausstoßes und den damit einhergehenden Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur einen Wahrscheinlichkeitskorridor an, auf dem wir uns seitdem punktgenau bewegen. Folgen wir dieser Linie in die prognostizierte Zukunft, dann endet sie in der Katastrophe.

Deshalb muss jetzt endlich ein tiefgreifender Umbau her. Unsere Art zu wirtschaften muss an die planetaren Grenzen angepasst werden. Dafür braucht es eine planende Wirtschaftspolitik, die nicht nur umweltpolitische Ziele setzt, sondern auch dafür sorgt, dass die nötigen Infrastrukturen und Produktionskapazitäten entstehen, um diese Ziele zu erreichen. In Österreich und Europa. All dies kann nicht den Kräften des Marktes überlassen werden, denn sie haben uns auf den Pfad in die Klimakrise geschickt. Es muss jetzt eine Wirtschaftsdemokratie umgesetzt werden, in der die Menschen gehört werden und die Umwelt geschützt wird.

Lukas Oberndorfer

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

Emissionshandel 1

Flugverkehr Am 17. Juli hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur weitreichenden Überarbeitung des EU-Emissionshandels (EU-ETS) veröffentlicht. Über den Vorschlag ist nicht viel Positives zu berichten. Ein Lichtblick ist jedoch die geplante Ausweitung des EU-ETS auf internationale Flüge. Bereits im Jahr 2013 hatte die Kommission versucht, den gesamten internationalen Flugverkehr einzubeziehen, sah sich aber aufgrund der angedrohten Vergeltungsmaßnahmen durch China, Indien und die USA gezwungen, davon abzugehen. Nun beschreitet sie einen pragmatischeren Weg: Nur für Flüge zu Destinationen, die von

Frankfurt höchstens 5.000 km weit entfernt sind, müssen Fluglinien ab 2029 CO₂-Zertifikate abgeben. Damit bleiben Flüge nach China, Indien und in die USA ungeschoren, ein Handelskrieg mit diesen Ländern ist daher nicht zu befürchten. Flüge zu einigen größeren Drehkreuzen, wie etwa Istanbul oder Dubai, kommen aber ins ETS. Für die NGO Transport & Environment ist dies ein erster Schritt zu einer gerechteren Bepreisung des Flugverkehrs. **CS**



© Curated Lifestyle | Unsplash

Abfall als Rohstoffquelle der Zukunft

Nachhaltigkeit Alte Batterien, Elektroschrott, ausgediente Fahrzeuge und andere Abfallströme enthalten große Mengen wertvoller Rohstoffe. Eine neue Untersuchung des Forschungsprojekts FutuRaM zeigt: Bis 2050 könnten Europas Abfälle mehr als die Hälfte des Bedarfs an kritischen Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und seltenen Erden decken. Die Studie analysiert 42 kritische Rohstoffe und zeigt das enorme Potenzial einer konsequenten Kreislaufwirtschaft. Die stärkere Nutzung dieser Rohstoffquellen könnte Europas Abhängigkeit von Importen verringern, Lieferketten stabilisieren und Umweltbelastungen durch Rohstoffförderung reduzieren. Gleichzeitig bleibt es entscheidend, den Ressourcenverbrauch insgesamt zu senken, Produkte langlebiger zu gestalten und einen verbindlichen Rahmen für eine umfassende Kreislaufwirtschaft zu schaffen. Dazu gehören auch bessere Sammelsysteme und leistungsfähige Recyclingstrukturen. **LW**



”

Der Sommer 2026 hat uns gezeigt, wie ernst die Klimakrise inzwischen ist. Jetzt kommt es darauf an, dass wir eine Wirtschaft schaffen, die vorausschauend ist und den sozialen und ökologischen Aufgaben gewachsen ist.

**AK Präsidentin
Renate Anderl**

© Sebastian Philipp | BAK

Emissionshandel 2

Müllverbrennung In dem erwähnten Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung des EU-Emissionshandels (EU-ETS) soll auch die Müllverbrennung bis 2034 in das System des Emissionshandels einbezogen werden. Das würde bedeuten, dass Müllverbrennungsanlagen (MVAs) Zertifikate für die Emission von CO₂ aus fossilen Quellen bräuchten. Dieses CO₂ stammt hauptsächlich aus Kunststoff, der im Restmüll landet. Die MVAs haben auf den Kunststoff-Anteil im Müll aber praktisch keinen Einfluss. Daher können sie auch keine emissionsreduzierenden Maßnahmen setzen und sind somit in einer grundlegend anderen Situation als Industriebetriebe, die CO₂ ausstoßen. Es besteht daher das Risiko, dass der Müll statt in MVAs in der Folge auf Deponien landet, wofür keine Zertifikate benötigt werden. Derzeit spielt die Müllverbrennung in Österreich eine wichtige Rolle bei der Strom- und Fernwärmeversorgung. Die Landeshauptleutekonferenz sieht die Energieversorgung und die sichere Abfallentsorgung durch den Vorschlag gefährdet. Sie hat sich daher vehement gegen diesen Teil des Vorschlags ausgesprochen. **CS**



© Nicolas Mahler

Mehr Gewicht für Klimaverantwortung

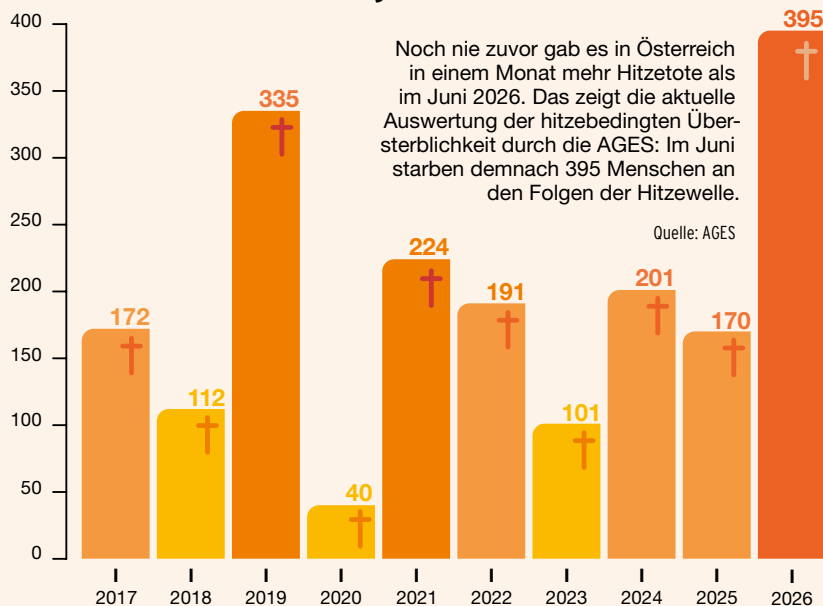


© Jimmy Wool | Unsplash

Resolution Die UN-Generalversammlung hat am 20. Mai 2026 eine Resolution zur Umsetzung des wegweisenden Klimagutachtens des Internationalen Gerichtshofs (IGH) aus dem Jahr 2025 angenommen. Der IGH hatte im Juli des Vorjahres festgehalten, dass Staaten rechtlich dazu verpflichtet sind, Menschen vor den Folgen der Klimakrise zu schützen. Dies ist bedeutsam, weil Klimaschutz nun auch zunehmend rechtlich überprüfbar ist und als völkerrechtliche Verpflichtung gestärkt wird. Die Resolution unterstreicht die

Begrenzung der Erderhitzung innerhalb des Rahmens des Pariser Abkommens, den Abbau fossiler Subventionen und die Verantwortung der Staaten, existenzbedrohende Auswirkungen des Klimawandels abzuwenden. Obwohl die Resolution völkerrechtlich nicht bindend ist, verleiht sie dem IGH-Gutachten großes diplomatisches und rechtliches Gewicht. Sie dient weltweit als wichtiges Instrument für Umweltverbände und betroffene Staaten, um Klimaschutzklagen voranzutreiben und Klimagerechtigkeit einzufordern. **LW**

Hitze-Mortalitätsmonitoring



Die Hitze und ihre Folgen

Klimakrise Der Katastrophensommer 2026 mag ein Gutes haben, denn die Diskussion über die Realität des Klimawandels darf für beendet erklärt werden. Wer heute noch von „Früher war es auch heiß“ redet, leugnet bewusst die Realität. Zum Beleg ein simples Experiment: Vielleicht gibt es in Ihrer Erinnerung oder in Ihrer Familiengeschichte Erzählungen von besonders heißen Tagen. Bei mir gilt der Tag meiner Geburt als ein solcher. Es war so heiß, dass mein angereicherter Onkel vor Hitze auf dem Balkon übernachtete. Klimadaten sind im Internet leicht verfügbar. Schauen Sie doch auch einmal nach, was einst „heiß“ hieß. Am Tag meiner Geburt im Jahr 1975 herrschten in Koblenz 27,6 Grad Celsius. Ein Wert, den die Menschen damals als ungewöhnlich empfinden mussten, denn in den vorangegangenen Monaten Juni und Juli lagen die Temperaturen immer wieder unter 20 Grad Celsius. Im Sommer 2026 hingegen gab es im Juni bereits 40 Grad Celsius in Koblenz und zehn Tage hintereinander Temperaturen von über 30 Grad Celsius. Das ist eine andere Dimension

von Hitze. 27 Grad gelten heute als „Abkühlung“.

Die Tage und Nächte werden deshalb auch für Gesunde schwer erträglich. Die gesundheitlichen Folgen der Hitze sind längst deutlich ablesbar. In Deutschland wurden allein in der heißen Juniwoche vom 22. bis zum 28. Juni 4.500 Hitzetote festgestellt. Teilweise mussten die Verstorbenen in ihren Wohnungen bleiben, weil es keine Kühlkammern mehr in den Krankenhäusern gab.

Ein ähnliches, wenn auch etwas weniger dramatisches, Bild in Österreich. Allein im Juni starben 395 Menschen an den Folgen der Hitzewelle. Die Hitze führte in Wien zu mehreren Tagen über 40 Grad Celsius. Besonders betroffen sind Kinder, Alte und Kranke sowie jene, die sich keine Abkühlung durch Urlaub oder Klimageräte leisten können. Sie dürfen nun nicht alleingelassen werden. Die Zahlen sind eindeutig und dramatisch. Kleinreden und Leugnen verbieten sich, denn die Hitze ist zu einer tödlichen Bedrohung geworden. **FJ**

Rüge aus Brüssel

Recht Bereits seit vielen Jahren läuft ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen Österreich, weil das Übereinkommen von Aarhus, mit dem die Rolle der Öffentlichkeit in Umweltverfahren gestärkt werden soll, noch immer nicht vollständig umgesetzt wurde. Nun hat die Kommission eine ergänzende Stellungnahme an Österreich geschickt und damit die Auseinandersetzung weiter vorangetrieben. Konkret wird beanstandet, dass Österreich insbesondere anerkannten Umweltorganisationen in Umweltangelegenheiten keinen wirksamen Zugang zu Gerichten einräumt. Bundes- und Landesgesetzgeber sind nun aufgefordert, den Vorgaben des Unionsrechts schnellstmöglich zu entsprechen. **JF**

Zur Pressemitteilung

Europäische Kommission treibt Vertragsverletzungsverfahren voran – auch gegen Österreich





Publikation downloaden
<https://collections.fes.de/publikationen/ident/fes/20991>



„Die Ermöglichung von Mobilität und die Zugänglichkeit unterschiedlicher Fortbewegungsmittel sollte nach feministischen Grundsätzen der Aufwertung von Sorgearbeit Rechnung tragen.“

Save The World With Feminism

Gerechtigkeit Anders, als manche, zumeist bereits etwas in die Jahre gekommenen Männer vermuten, ist Sorgearbeit nicht bloßer Liebesdienst, sondern ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. In ihrer Publikation „Die gerechte Mobilitätswende ist feministisch“ zeigt die deutsche Friedrich-Ebert-Stiftung beispielsweise auf, dass Frauen zehn Prozent mehr Wege für Sorgearbeit zurücklegen als Männer. Damit die Sorgen dieser für die Gesellschaft unermesslich wichtigen Arbeit nachkommen können, brauchen sie auch ein entsprechendes Mobilitätsangebot. Eine feministische Mobilitätswende geht über ein Gender-Mainstreaming der Verkehrsplanung hinaus, indem sie die zugrunde liegenden strukturellen Ungleichheiten aufdeckt. Ein Beispiel hierfür ist die ungleiche Verteilung und Wertschätzung von Sorgearbeit, die zu einer Benachteiligung der Personengruppen führt, die diese Arbeit verrichten. **FJ**



Kommentar

Vom grünen zum olivgrünen Deal



Von Rebeca Kling

Die blockierte grüne Transformation und die Krise der Industrie haben eine Leerstelle hinterlassen, die zunehmend durch einen neuen Militär-Keynesianismus gefüllt wird. Während im Sozialstaat Kürzungen anstehen und Klimainvestitionen regelmäßig an Finanzierungsvorbehalten scheitern, werden für militärische Zwecke Milliarden mobilisiert.

So steht etwa im Doppelbudget 2027/28 weniger Geld für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung, während die Rüstungsausgaben steigen. Ähnlich sieht es auf europäischer Ebene aus: Im vorgeschlagenen Mehrjährigen Finanzrahmen 2028–2034 sind 131 Milliarden Euro für „Resilienz und Sicherheit, Verteidigungsindustrie und Weltraum“ vorgesehen. Damit ließen sich eineinhalb Jahre des jährlichen Klimainvestitionsdefizits im Energiesektor oder mehr als zwei Jahre der Investitionslücke beim sozialen und leistbaren Wohnbau finanzieren. Welche Sicherheit wird also priorisiert?

In Panzern können wir weder wohnen noch zur Arbeit fahren.

In Panzern können wir weder wohnen noch zur Arbeit fahren. Ein breiter Sicherheitsbegriff umfasst auch den Schutz vor Prekariisierung, Faschisierung und der Zerstörung unserer Lebensgrundlagen. Es bleibt die widersprüchliche Hoffnung, dass die neuen Panzer am Ende höchstens zur Bekämpfung von Waldbränden eingesetzt werden – und nicht für ihren eigentlichen Zweck.

Rebeca Kling

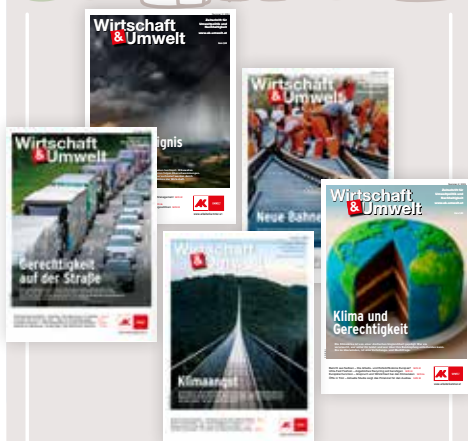
ist Forschungsassistentin in der Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr in der AK Wien und arbeitet zum Thema Aufrüstung aus staats- und reproduktionstheoretischer Perspektive.

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

„Tech-Bros wie Elon Musk wollen die Apokalypse“

Eine feministische Perspektive auf die aktuelle
Vielfachkrise von der Politologin Birgit Sauer.

**Die enorme Hitze des Sommers 2026
macht nachweislich aggressiv. Gibt es einen
Zusammenhang zwischen Klimakrise
und autoritären Affekten?**

Zahlreiche Studien belegen in der Tat, dass unge-
wohnt lange Hitzewellen Menschen ungeduldiger
und aggressiver machen. Dies ist allerdings nicht
der einzige Zusammenhang, der zwischen der
Klimakrise und autoritären Affekten erkennbar ist.
Energiefragen wie Verbrennerautos versus klima-
freundlichere Stromproduktion aus Windkraft sind
zentrale Elemente eines rechten „Kulturkampfes“.
Rechtsautoritäre Akteur:innen bezeichnen diese
globalen Kämpfe um kulturelle Themen als „Me-
tapolitik“ – also als eine politische Strategie, die
Wählerstimmen nicht durch Vorschläge zur Lösung
materieller Problemkonstellationen wie Arbeitsplatz-
verlust, Wohnungsnot oder Teuerung gewinnen will,
sondern mit konflikthaften Themen die Herzen von
Menschen erobern möchte. Angesichts der Hitze
am eigenen Leib spüren zu müssen, dass das Be-
harren auf fossiler Energie ein falsches Versprechen
ist, macht aber besonders wütend – weil der Fehler
nur schwer eingestanden werden kann.

**Ob Klima, Flucht oder Covid, in Krisen
scheint es zunächst Anteilnahme zu geben, die
bald in Abstumpfung umschlägt. Warum?**

Die neoliberale Umgestaltung von Ökonomie,
Staatlichkeit und Gesellschaft hat Solidarität und
Mitgefühl mit verletzlichen Personen in Not verler-
nen lassen. Neoliberalismus zielte darauf, die Markt-
und Wettbewerbslogik in allen gesellschaftlichen
Bereichen zu verankern, aber auch und vor allem
in den Menschen. Die neoliberale Subjektivierung



**Auch in Europa
sind die Reichen
immer reicher
geworden.
Was macht ein
Trillionär mit
seinem sinnlos
vielen Geld?**

machte – zum Glück nicht alle – Menschen zu Unternehmer:innen ihrer selbst. Sie müssen mit anderen konkurrieren, sie müssen immer besser als die anderen sein und dürfen keine Schwäche zeigen. Dies wurde in den vergangenen 30 Jahren als Lebensmaxime in allen Institutionen, von Schule bis Arbeitsplatz, eingetrichtert und zerstört Solidarität. Verletzbarkeit könnte ja ansteckend sein – will heißen: Die Angst, im Wettbewerb zu versagen, ist allgegenwärtig, und der Umgang mit Menschen in Not führt diese Angst vor Augen.

Weshalb wird in diesen Krisenzusammenhängen eigentlich so wenig über Geschlechterpolitik gesprochen?

Autoritär-rechte Akteur:innen sprechen durchaus von einer „Krise des Geschlechts“, konkret von einer „Krise weißer Männlichkeit“. Im Rahmen der Metapolitik schüren sie eine Geschlechterpanik, in der Männer als Opfer von Gleichstellungspolitik dargestellt werden, als Opfer einer verfehlten Umweltpolitik, die ihnen Verbrennerautos wegnehmen will, als Opfer der „Grünen“, die ihnen den Fleischkonsum verbieten wollen. Eine konsequente Umweltpolitik, die die Ausbeutung von Natur und Umwelt abschaffen will, sollte diesen Zusammenhang sichtbar machen. Geschlechtergleichstellung führt zwar nicht unmittelbar zur Beseitigung umweltschädigender Produktion, doch sie kann die kapitalistischen und patriarchalen Ausbeutungszusammenhänge kritisieren. Ein Fokus auf Sorge für andere Menschen, für das Leben respektiert die Bedeutung von Frauen(-arbeit) in der Gesellschaft und erlaubt einen sorgsam Umgang mit Naturressourcen.

Statt mehr Care-Arbeit zu leisten, schielen Männer aber meist auf technologische Lösungen...

Technologische Lösungen werden vor allem von den Tech Bros des Silicon Valley versprochen – allerdings nur für solche Probleme, die für sie selbst und ihre Profitinteressen relevant sind. KI und fossile, energieintensive Technologie sollen Menschen besser mit Maschinen verbinden und so langlebiger machen – indem sie ihren Geist auf Plattformen hochladen und sich der leiblichen Existenz entledigen. Auch Frauen werden so nicht mehr gebraucht. Die Tech Bros wie Peter Thiel oder Elon Musk reden freilich die Apokalypse herbei. Sie wollen die Apokalypse, um sich selbst mit ihrem Geld zu retten, sei es auf dem Mars oder auf einer Technik-Plattform. Diese machistischen Lösungen sollen keine für die Menschheit sein, sondern jetzt möglichst viel Geld für die Technologien beschaffen, damit es dann in der dystopischen Zukunft Rettung für eine auserwählte Elite gibt. Empathie, sagte Elon Musk, sei eines der größten Probleme der modernen Welt. Sie soll durch Technik ersetzt werden. So lassen sich die Probleme der Menschheit und ein gutes Leben aller Menschen nicht realisieren.

Wo müsste aus Ihrer Sicht Politik heute ansetzen, um solidarisch statt autoritär auf die Klimakrise zu reagieren?

Die durch den Neoliberalismus erzeugten Affekte – Ängste, Scham –, die die autoritäre Rechte aufgreift und in Wut gegen „die“ Eliten umformt, sollten politisch aufgegriffen werden. Dazu braucht es die antagonistische Mobilisierung gegen jene Gruppen von Menschen, die neoliberale Politiken durchgesetzt haben und davon profitieren. Auch in Europa sind die Reichen immer reicher geworden. Was macht ein Trillionär mit seinem sinnlos vielen Geld? Dies muss als Ursache der sozialen Probleme – Wohnungsnot, Abbau von Arbeitsplätzen, Inflation – thematisiert werden. Umverteilung sollte nicht mehr wie im Neoliberalismus von unten nach oben, sondern von oben nach unten erfolgen. Dies impliziert zunächst eine gerechte Steuerpolitik. Und politische Akteur:innen jenseits des rechten Spektrums sollten Sorge als lebensnotwendig anerkennen – Sorge für verletzte Menschen und Sorge für die Umwelt. Dafür braucht es Investitionen, die allerdings nicht zu Lasten von Menschen gehen dürfen, die wenig Geld besitzen. FJ

Wer das Klima retten will, muss die Wirtschaft ändern

Wir brauchen jetzt eine Wirtschaftsdemokratie, weil der notwendige ökologische Umbau innerhalb der bestehenden wirtschaftlichen Spielregeln auf dem Rücken der Vielen ausgetragen würde. Nur eine planende Wirtschaftspolitik kann die gesellschaftlichen Bedürfnisse in den Vordergrund rücken. Von ASTRID SCHÖGGL



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

© Erwin Schuh

Die Klimakrise ist angekommen. Sie ist nicht mehr eine abstrakte Zukunftsbedrohung, sondern eine greifbare Gegenwart: In den Hitzewellen, die Baustellen und Spitäler zu Hochrisikozonen machen, in den Unwetterkatastrophen, die ganze Täler verwüsten, und in den steigenden Energiekosten, die sich Niedriglohnhaushalte kaum mehr leisten können.

Wer heizt die Klimakrise an?

Die Frage, wer die Klimakrise verursacht, ist keine moralische Debatte über individuelle Alltagsentscheidungen. Sie ist eine politökonomische Kernfrage. Bisherige Methoden, CO₂-Emissionen zuzurechnen – entweder den produzierenden Unternehmen oder den konsumierenden Haushalten –, greifen nach Einschätzung der Arbeiterkammer Wien zu kurz. Beide Ansätze verschleiern, welche gesellschaftliche Gruppe tatsächlich die Entscheidungsgewalt über klimarelevante Produktions- und Investitionsprozesse innehat.

Gemeinsam mit dem französischen Ökonomen Lucas Chancel, einem Schüler von Thomas Piketty („Das Kapital im 21. Jahrhundert“) und Mitautor des „Climate Inequality Report 2023“, hat

die AK Wien daher erstmals einen kapitalbasierten Ansatz zur Zurechnung von Treibhausgasemissionen für Österreich angewendet. Die Methode verteilt

Emissionen entsprechend dem Eigentum an Kapital, also an Aktien, Unternehmensanteilen, Maschinen und Immobilien, und berücksichtigt somit, wer durch seine Investitionsentscheidungen von klimaschädlicher Produktion profitiert. Das Ergebnis ist ernüchternd klar: Die reichsten 10 Prozent der österreichischen Haushalte sind durch Unternehmenseigentum und Investitionsentscheidungen für 56 Prozent der nationalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Die mittleren 40 Prozent verursachen 27 Prozent der Treibhausgase, die untere Hälfte der Bevölkerung lediglich 17 Prozent. Die Emissionen dieser Bevölkerungsgruppen entstehen fast ausschließlich durch den eigenen Verbrauch, da sie kaum über Kapitalvermögen verfügen, das sie klimaschädlich investieren könnten.

Zum Vergleich: Das reichste Zehntel emittiert im Durchschnitt das Zwölfwache des ärmsten Zehntels, nämlich rund 42,3 Tonnen CO₂-Äquivalente gegenüber 3,4 Tonnen pro Jahr. Emissionen sind damit ähnlich ungleich verteilt wie Vermögen selbst. Die Schlussfolgerung für die Klimapolitik ist eindeutig: Wer die Klimakrise ernsthaft bekämpfen will, muss die Frage stellen, wer über die Produktion entscheidet.

Warum Preismechanismen allein versagen

Klimapolitik ist nur dann gerecht, wenn sie die Kosten des jetzt notwendigen sozialen und ökologischen Umbaus unserer Wirtschaft gerecht verteilt. Aber wer kann die Klimapolitik überhaupt

Die Schere zwischen dem sozialen Stress derjenigen, die sich Energiekosten nicht mehr leisten können, und der ökologischen Verantwortungslosigkeit der Reichen wird durch reine Preisinstrumente nicht kleiner, sondern größer.

Jetzt gilt es, in eine grüne Zukunft für alle zu investieren. Der soziale und ökologische Umbau soll Beteiligung für die Vielen ermöglichen, damit gemeinsam geplant werden kann.



Kurzgefasst

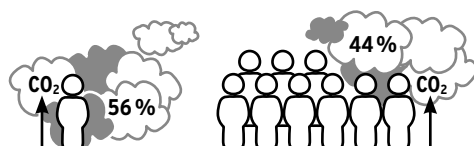
Es liegt nicht am Wetter, das Klima ändert sich. Während ärmere Bevölkerungsgruppen, die nur geringen Einfluss auf die Klimakrise hatten, am stärksten darunter leiden, haben Vermögende noch immer die Möglichkeit, sich beim Klimaschutz „rauszukaufen“. Klimapolitik benötigt eine Wirtschaftsdemokratie, die durch Mitbestimmung, Ordnungspolitik und Planung den sozialen und ökologischen Umbau der Wirtschaft ermöglicht.

in diese Richtung beeinflussen? Studien belegen, dass wirtschaftliche Ressourcen in politischen Einfluss umgewandelt werden können – etwa über Parteispenden, Think-Tanks, Medien und Lobbying. Ölkonzerne wie ExxonMobil oder Total wussten bereits in den 1970er-Jahren um die Gefahren fossiler Emissionen, entschieden sich jedoch, mit massivem Ressourceneinsatz öffentliche Zweifel am Klimawandel zu säen. Die Kosten dafür tragen heute alle.

Diese Schieflage macht verständlich, warum wir eine Klimapolitik haben, die strukturell zum Scheitern verurteilt ist. Sie kann kaum wirken, weil sie vorwiegend auf Preismechanismen setzt. Die Idee dahinter: CO₂-Steuern oder Emissionshandelssysteme verteuern klimaschädlichen Konsum und sollen Verhalten verändern. Das ist zwar nicht grundsätzlich falsch, denn die hohen Energiepreise der Jahre 2022 und 2023 haben tatsächlich zu einem Rückgang des Gas- und Stromverbrauchs geführt

und gleichzeitig einen Boom bei der Photovoltaik ausgelöst. Aber während ein Siebtel der Bevölkerung angab, sich nicht ausreichend Strom oder Heizung leisten zu können, stiegen die Privatflüge auf ein Rekordniveau. Reiche können sich klimaschädliches Verhalten schlicht leisten, sie kaufen sich aus der Klimapolitik heraus. Die Schere zwischen sozialem Stress und ökologischer Verantwortungslosigkeit wird durch reine Preisinstrumente nicht kleiner, sondern größer. Das erzeugt zu Recht Widerstand – wie die „Gelbwesten“-Proteste in Frankreich gegen eine CO₂-Steuer auf Kraftstoffe eindrücklich gezeigt haben.

Aus diesem Grund muss ein sozialer und ökologischer Umbau auf Ordnungspolitik setzen. Das heißt: Gesetze, Verbote und verbindliche Standards statt oder ergänzend zu Preisinstrumenten. Wer einen Privatjet besitzt, soll ihn nicht steuerfrei durch die Luft steuern dürfen, während andere auf klimafreundliche Heizungen sparen. Luxuskonsum, der das Klima überproportional belastet, muss reguliert und nicht nur bepreist werden. Ordnungspolitik hat den entscheidenden Vorteil, dass sie keine Ausnahmen für Reiche kennt. Werden Förderungen vergeben – etwa für die Sanierung von Gebäuden oder den Tausch fossiler Heizungen –, so müssen sie an soziale Kriterien geknüpft sein, um nicht primär Umverteilung zugunsten von Unternehmen zu betreiben. Schließlich stammen rund 80 Prozent der österreichischen Steuereinnahmen von Arbeitnehmer:innen. ▶



Die reichsten 10 % der österreichischen Haushalte

sind durch Unternehmenseigentum und Investitionsentscheidungen für 56 Prozent der nationalen Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Solange die bestehende Machtasymmetrie bleibt, folgt Klimapolitik im Zweifel den Interessen der Vermögenden und nicht jenen der Vielen.

Klimapolitik muss grundsätzlich denjenigen Macht geben, die bisher keine hatten. Ballt sich Vermögen in wenigen Händen, kann es über Parteispenden, Lobbying, Denkfabriken und Medien politischen Einfluss ausüben. AK-Chefökonom Matthias Schnetzer zeigt in seinem Beitrag „Wenn Reichtum zu Macht wird“ für das Wiener Forum für Demokratie und Menschenrechte auf, wie die wachsende Vermögenskonzentration die Demokratie selbst gefährdet. Während sich jene an der Spitze der Vermögensverteilung Gehör verschaffen, ziehen sich einkommensschwächere Gruppen, die sich politisch nicht mehr vertreten fühlen, immer stärker aus dem demokratischen Prozess zurück. Das ist auch klimapolitisch von zentraler Bedeutung, denn es sind genau jene reichsten Haushalte, die über Unternehmenseigentum und Investitionsentscheidungen mehr als die Hälfte der Emissionen verursachen und die zugleich über die Mittel verfügen, einen ökologischen Umbau politisch auszubremsen. Solange diese Machtasymmetrie bestehen bleibt, folgt Klimapolitik im Zweifel den Interessen der Vermögenden und nicht jenen der Vielen.

Daseinsvorsorge als klimapolitischer Schlüssel

Eine Klimapolitik im Interesse der Vielen würde klimafreundliches Verhalten strukturell ermöglichen, statt es individuell zu erzwingen. Wer sein Auto stehen lässt, um auf Radfahren und Öffis zurückzugreifen, braucht ein dichtes, leistbares und zuverlässiges Angebot im öffentlichen Verkehr. Wer eine fossile Heizung tauschen soll, braucht Fernwärmeanschlüsse und leistbare Alternativen. Wer in einer überhitzten Mietwohnung lebt, braucht begrünte Grätzler statt versiegelter Parkplätze. All das ist Daseinsvorsorge.

Soziale und ökologische Infrastruktur ist nicht nur eine Frage der Emissionsreduktion, sondern verbessert letztlich auch die Verhandlungsposition der Arbeitnehmer:innen. Denn die öffentliche Infrastruktur ist das Vermögen der Vielen. Während private Vermögen in wenigen Händen liegen, steht eine gut ausgebaute Daseinsvorsorge allen offen.

Sie stützt sich auf einen öffentlichen Kapitalstock in Österreich, der das private Vermögen der unteren 90 Prozent der Haushalte übersteigt. Wer sich auf leistbare Öffis, Energie, Gesundheitsversorgung und sozialen Wohnbau verlassen kann, braucht deshalb weniger eigenes Vermögen, um gut zu leben – und wird dadurch weniger erpressbar am Arbeitsmarkt.

Die von der AK Wien beauftragte Studie „Daseinsvorsorge 2030 – Gute Grundversorgung für alle innerhalb planetarer Grenzen“ der TU Wien in Kooperation mit der Universität Wien und dem Kompetenzzentrum Alltagsökonomie zeichnet ein umfassendes Bild der Sektoren Gesundheit, Langzeitpflege, Elementarpädagogik, öffentlicher Verkehr und Wohnversorgung. Die zentralen Befunde: Bereits jetzt fehlen vor allem im sozialen Bereich qualifizierte Fachkräfte. Für die genannten Sektoren schätzt die Studie einen bisher unberücksichtigten Mehrbedarf von 115.400 Arbeitskräften in den Jahren bis 2030, wenn die Daseinsvorsorge ökologisch und qualitativ ausgebaut werden soll. Gleichzeitig zeigt die Studie, dass allein die notwendigen einmaligen Investitionen in Energie, Gebäude und Verkehr im Bereich der Daseinsvorsorge zwischen 2024 und 2030 31,1 bis 55,4 Milliarden Euro erfordern werden. Diese Investitionen könnten einen Beschäftigungsimpuls von 54.000 bis 95.000 zusätzlichen Brutto-Arbeitsplätzen erzeugen.

Entscheidend ist dabei, dass die Daseinsvorsorge öffentlich bleibt oder wieder öffentlich wird. Privatisierung und Liberalisierung haben in den vergangenen Jahrzehnten dazu geführt, dass Steuerungsmöglichkeiten verloren gingen. Wenn Unternehmen der Grundversorgung als Aktiengesellschaften organisiert sind, verliert die öffentliche Hand als Eigentümerin wesentliche Einflussmög-



Bereits vor 55 Jahren

erfuhr der Ölkonzern Total von den katastrophalen Folgen des zunehmenden CO₂-Ausstoßes für das Erdklima.

lichkeiten. Der soziale und ökologische Umbau braucht jedoch eine planende öffentliche Hand.

Sozial-ökologisches Investitionspaket statt Kürzungspolitik

Angesichts des enormen Investitionsbedarfs in den Aus- und Umbau klimafreundlicher Infrastrukturen stellt sich die Frage der Finanzierung. Die Antwort der österreichischen Bundesregierung bleibt auch im Doppelbudget 2027/28 die Konsolidierung. Die AK Wien hat den Budgetentwurf einer detaillierten Analyse unterzogen und kam zu einem ernüchternden Befund: Die Lasten sind ungleich verteilt, weil Vermögende und Unternehmen zu wenig zur Konsolidierung beitragen, Geringverdienende und Frauen aber zu viel. Einsparungspotenzial blieb hingegen ungenutzt: 450 Millionen Euro hätte die Regierung jährlich durch die Transitentschädigung mittels Lkw-Maut einnehmen können. Die beiden Konsolidierungspakete der Bundesregierung summieren sich auf rund 1.600 Euro Mehrbelastung pro Kopf, das jährliche Konsolidierungsvolumen liegt bei „nur“ etwa fünf Milliarden Euro. Das wäre vermeidbar gewesen, hätte man die Millionenerb:innen stärker an der Konsolidierung beteiligt. Der Klimaschutz bleibt im Budget abermals vernachlässigt, da Mittel für den Aus- und Umbau jener Infrastrukturen fehlen, die ein klimafreundliches Leben ermöglichen.

Eine von der AK Wien und dem Umweltbundesamt beauftragte Studie hat die notwendigen Volumina empirisch untersucht. Ausgehend von einem öffentlichen Kapitalstock von mehr als 500 Milliarden Euro (Stand 2021), zu dem Gebietskörperschaften und die von ihnen kontrollierten Beteiligungen zählen (von Schulen und Spitälern über den staatlichen Fuhrpark bis zu öffentlichen Wäldern und Solaranlagen auf Amtsgebäuden), kommt die Studie zu einem klaren Befund: Allein der klimaneutrale Umbau dieses Kapitalstocks erfordert öffentliche Investitionen von rund 68 Milliarden Euro in den Bereichen Energie, Verkehr, Gebäude und Grund und Boden. Davon entfällt etwa die Hälfte auf die kommunale Ebene. Städte und Gemeinden sind damit zentrale Akteur:innen für den klimafreundlichen Aus- und Umbau der Infrastrukturen. Ein kommunaler Investitionsfonds mit einem Startvolumen von



500 Milliarden Euro

beträgt der öffentliche Kapitalstock in Österreich.

jährlich 500 Millionen Euro wäre ein erster kraftvoller Hebel. Gleichzeitig braucht es Sonderprogramme für ausgegliederte öffentliche Einheiten wie Österreichische Bundesbahnen, Bundesimmobiliengesellschaft und Österreichische Bundesforste sowie eine investitionsfreundliche Auslegung der EU-Fiskalregeln. Die Neuauflage eines europäischen Umbaufonds, der am Recovery and Resilience Facility anknüpft, wäre auf EU-Ebene das entsprechende Pendant (siehe Seite 18).

Planen für den sozialen und ökologischen Umbau

All diese Einzelmaßnahmen – Ordnungspolitik, öffentliche Investitionen, Planung und Ausbau der Grundversorgung – sind keine isolierten Instrumente. Sie ergeben nur als Teil einer wirtschaftlichen Gesamtstrategie Sinn. Dabei geht es darum, die grundlegenden wirtschaftlichen Spielregeln zu ändern.

Denn in ihnen liegt das Kernproblem: Unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Spielregeln würde ein ökologischer Umbau zwangsläufig zu sozialen Verwerfungen führen. Ein Ausstieg aus Öl und Gas ohne gerechte Verteilung der Kosten trifft Mietende in Altbauten. Eine CO₂-Steuer ohne Rückvergütung belastet arme Haushalte regressiv. Und der Druck auf energieintensive Industriestandorte ohne Alternativen stößt bei den betroffenen Beschäftigten zu Recht auf Widerstand. Die Klimaziele lassen sich nicht mit der profitgetriebenen Wirtschaftslogik des „Weiter wie bisher“ erreichen.

Eine Neuausrichtung der wirtschaftlichen Spielregeln wird nicht von jenen kommen, die von den bestehenden Regeln profitieren. Sie kann nur das Resultat einer kollektiven Auseinandersetzung sein, in der Arbeitnehmer:innen, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft ihre Interessen gemeinsam artikulieren und durchsetzen. Wirtschaftsdemokratie ist dabei keine Nebenbedingung des Umbaus. Sie ist seine Voraussetzung. □

Abbau klimakontraproduktiver Subventionen: Anspruch und Wirklichkeit

Der Abbau klimaschädlicher Anreize und Subventionen soll dazu beitragen, den Staatshaushalt nachhaltiger auszurichten. Bei den Maßnahmen sollte jedoch breiter gedacht und der Fokus auf den Straßengüterverkehr gelegt werden. Von FLORENTIN DÖLLER und FRANZ GREIL



Florentin Döller
arbeitet in der Abteilung Steuerrecht der AK Wien und beschäftigt sich unter anderem mit Ökosteuern und betrieblicher Altersvorsorge.

© gpa



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

© Erwin Schuh

Die Bewältigung der Klimakrise erfordert vielfältige Ansätze. Auch das Steuer- und Abgabensystem sowie staatliche Subventionen müssen ihren Beitrag zur Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft hin zur Klimaneutralität leisten. Das Doppelbudget 2027/28 der österreichischen Bundesregierung setzt hier einen wichtigen ersten Schritt: Ab 2028 sollen klimakontraproduktive Subventionen im Ausmaß von 190 Millionen Euro abgebaut werden. Dieser Betrag soll bis 2031 auf 600 Millionen Euro pro Jahr ansteigen.

Was sind klimakontraproduktive Subventionen?

Der im medialen Diskurs regelmäßig verwendete Begriff „Subventionen“ ist in diesem Zusammenhang etwas irreführend, da solche im Budget kaum direkt zu finden sind. Konkret handelt es sich dabei vielmehr größtenteils um steuerliche Ausnahmen beziehungsweise Begünstigungen.

Öffentliche Maßnahmen werden dann als klimakontraproduktiver Anreiz bezeichnet, wenn ihre Effekte der Einhaltung der völkerrechtlich und unionsrechtlich verbindlichen Klima- und Energieziele entgegenwirken und die Maßnahmen somit zu einer Erhöhung der Treibhausgasemissionen führen. Maßnahmen, die den Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch reduzieren oder eine Reduktion der Energieeffizienz zur Folge haben, werden auch als klimakontrapro-

duktiv bezeichnet. Dabei kann es sich um direkte Subventionen wie zweckgebundene Zuschüsse und Darlehen oder indirekte Subventionen wie Steuervergünstigungen und sonstige steuerpolitische Anreize handeln. Ebenso dazu zählen auch nicht in Anspruch genommene Bürgschaften oder Garantien und gezielte Begünstigungen im Rahmen staatlicher Regulierung sowie sonstige ordnungspolitische Anreize.

Und welches budgetäre Ausmaß ist realistisch?

In der öffentlichen Debatte wird auf Basis der einschlägigen WIFO-Studie „Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich“ aus dem Jahr 2022 regelmäßig ein Volumen von bis zu 5,7 Milliarden Euro genannt und suggeriert, dass dies potenziell eingespart werden könnte. In diesem Zusammenhang wird allerdings oft nicht erwähnt, dass die Abänderungskompetenz bei knapp der Hälfte der identifizierten Maßnahmen nicht auf nationaler Ebene liegt (beispielsweise die Steuerbefreiung von Luftfahrtskraftstoffen). Zudem kommt der betragsmäßig zweitgrößten Maßnahme, der Verpflichtung zur Errichtung von PKW-Stellplätzen bei Neubauten, keine budgetäre Relevanz zu, weil die Errichtungskosten für Stellplätze die Bauträger:innen tragen. Außerdem finden sich methodische Unschärfen bei der Quantifizierung bestimmter Maßnahmen, wie des Pendlerpauschales, der Besteuerung von Dienstwagen und



Bei der Lkw-Maut in Österreich ist noch viel Luft nach oben. Durch höhere Bepreisung des Transitverkehrs und eine Maut auf niederrangigen Straßensystemen könnte ein sinnvoller ökologischer Lenkungseffekt erzielt werden.

Kurzgefasst

Der geplante Abbau klimakontraproduktiver Anreize und Subventionen ist notwendig, um den österreichischen Staatshaushalt nachhaltiger zu gestalten. Insbesondere im Straßengüterverkehr bestehen große Potenziale, und auch eine Reform der Flugabgabe wäre sozial treffsicher. Der stufenweise Abbau ab 2028 stellt einen ersten Schritt dar, könnte aber durchaus ambitionierter sein.

Die AK tritt seit Jahren für eine Reform des Pendlerpauschales ein, mit dem Ziel, es einfacher, ökologischer und gerechter zu machen.

der niedrigeren Mineralölsteuer für Diesel. Das tatsächliche budgetäre Potenzial bei den vom WIFO identifizierten klimakontraproduktiven Maßnahmen auf nationaler Ebene liegt deshalb unserer Einschätzung nach bei unter einer Milliarde Euro. Die budgetären Hoffnungen, die oftmals damit verbunden werden, halten somit einer näheren Betrachtung in dieser Höhe nicht stand.

Deshalb ist es wichtig, über die WIFO-Studie hinauszudenken und die blinden Flecken zu benennen. Im politischen Diskurs werden regelmäßig das Pendlerpauschale, die Besteuerung von Dienstwagen oder das sogenannte Dieselparadox als klimakontraproduktive Maßnahmen genannt, während Maßnahmen wie eine flächendeckende Lkw-Maut oder die vollständige Ausschöpfung des unionsrechtlichen Spielraums bei Lkw-Mautaufschlägen fehlen. Allein mit den beiden letztgenannten Maßnahmen könnte eine Milliarde Euro eingenommen werden.

Zudem lassen sich nicht alle Probleme durch Preissignale lösen. Vielmehr müssen auch strukturelle und ordnungspolitische Maßnahmen gesetzt werden. Im Mietbereich gibt es beispielsweise keinen Lenkungseffekt, wenn die Mineralölsteuer auf Heizöl erhöht wird, da Mieter:innen mit Ölheizung nicht selbst über das Heizungssystem ent-

scheiden können. Ebenso bringt es klimapolitisch nichts, das Pendlerpauschale infrage zu stellen, ohne zugleich entsprechende Mobilitätsalternativen für den Arbeitsweg zu schaffen, etwa durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement.

Typischer Schauplatz der Auseinandersetzung: das Pendlerpauschale

Üblicherweise liegt der Schwerpunkt der Debatte im Verkehrssektor. Meist wird das Pendlerpauschale als eine der ersten Maßnahmen genannt. Anhand dessen lässt sich gut veranschaulichen, dass die Diskussion um die klimakontraproduktiven Subventionen durchaus komplex ist. Beruflich bedingte Aufwendungen sind Werbungskosten und können grundsätzlich bei der Einkommensteuer abgesetzt werden. Das Pendlerpauschale stellt einen pauschalierten Werbungskostenabzug für die Kosten des Arbeitswegs dar. Aber eine Förderung kann nur dann bestehen, wenn die pauschalen Freibeträge die durchschnittlichen Kosten – systematisch – übersteigen. Berechnungen zeigen, dass dies aufgrund des Klima- bzw. der Regionaltickets nur beim kleinen Pauschale der Fall sein könnte. Gerade das große Pendlerpauschale ist allerdings im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten, wenn überhaupt – zu niedrig angesetzt. Von einer Subvention kann daher grundsätzlich keine Rede sein. ▶



450 Millionen Euro

könnten allein durch die
Transitentschädigung lukriert werden.

Zudem haben Selbständige die Möglichkeit, für den Arbeitsweg die Echkosten oder das Kilometergeld abzusetzen. Bei dieser Gruppe wird jedoch meist nicht von einer Förderung gesprochen. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass gut drei Viertel der Bezieher:innen Anspruch auf das große Pauschale haben. Somit ist für die überwiegende Mehrheit die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Arbeitsweg unzumutbar.

Dennoch gibt es Reformbedarf. Die Arbeiterkammer tritt seit Jahren für eine Gesamtreform des Pendlerpauschales ein, mit dem Ziel, es einfacher,

Beim Straßengüterverkehr kann sozial verträglich und verursachergerecht viel für Klima und Budget getan werden.

ökologischer und gerechter zu machen. Im Zentrum sollte dabei die Umstellung auf einen (idealerweise kilometerabhängigen) Pendlerabsetzbetrag stehen, damit

alle Beschäftigten unabhängig vom Einkommen gleich stark profitieren. Dies sollte mit positiven Umstiegsanreizen (z. B. Ökobonus) für jene Pendler:innen verbunden werden, die auch tatsächlich über eine ökologische Alternative verfügen.

Handlungsbedarf im Straßengüterverkehr

Im Zuge des Doppelbudgets 2027/28 haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, klimakontraproduktive Maßnahmen in den nächsten Jahren kontinuierlich abzubauen. Beginnend mit einem Volumen von 190 Millionen Euro im Jahr 2028 steigert sich dieser Abbau in den Folgejahren auf bis zu 600 Millionen Euro im Jahr 2031. Dieser Plan ist zwar grundsätzlich begrüßenswert, allerdings nicht besonders ambitioniert. So startet der Abbau erst 2028 und die größeren Volumina fallen erst in der nächsten Legislaturperiode an.

Aus Sicht der Arbeiterkammer sollte der Fokus besonders auf den Straßengüterverkehr gelegt werden, da sich gerade in diesem Bereich Einsparungen sozialverträglich realisieren lassen. Der Lkw-Verkehr verursacht seit Jahren massive Transitlawinen in den engen Alpentälern, verschlechtert die Klimabilanz und belastet die Bevölkerung. Dennoch verzichtet Österreich bislang auf Transitentschädigungen, die laut der EU-Wegekostenrichtlinie erhoben werden könnten. Konkret geht es um Lkw-Mautaufschläge für CO₂-Emissionen, Lärm- und Luftverschmutzung sowie um die Querfinanzierung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur für stark belastete Autobahnabschnitte im Umfang von knapp 500 Millionen Euro. Diese zusätzlichen Einnahmen würden zu etwa zwei Dritteln von ausländischen Transportunternehmen aufgebracht werden. Die Argumente der Frächterlobby, wonach höhere Mautkosten auf die Endverbraucher:innen abgewälzt und so Preissteigerungen verursacht würden, sind unbegründet (siehe Beitrag S. 30).

Weitere Maßnahmen

Großer Handlungsbedarf besteht zudem auf Landes- und Gemeindestraßen abseits der Autobahnen. Hier zerbröseln die Infrastruktur seit Jahren unter dem schweren Gewicht der Lkw. Die flächendeckende Lkw-Maut holt weiterhin 500 Mio € in die Kassen.

Da mit steigendem Einkommen die Häufigkeit von Flügen und somit der CO₂-Ausstoß deutlich zunehmen, wäre auch eine Reform der Flugabgabe eine sozial gerechte Maßnahme. Diese könnte so umgestaltet werden, dass wieder eine Differenzierung nach Entfernungen (Kurzstrecke, Mittelstrecke und Langstrecke) eingeführt wird und höhere Sätze für die platzverbrauchende Business und First Class festgelegt werden.

Und last but not least sollte die verlängerte pauschale Subvention von Diesel in der Landwirtschaft, der sogenannte „Agrardiesel“, keinesfalls über das Jahr 2027 hinaus fortgeführt werden. □

„Es ist wichtig, dass der Bezug zu den Budgetrisiken hergestellt wird, die mit dem Klimawandel und auch mit dem Verfehlen der Klimaziele verbunden sind.“

„Es ist zu hoffen, dass die Krisen einmal einen Lerneffekt auslösen“

Daniela Kletzan-Slamanig ist Ökonomin am Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) und seit 1999 in der Forschungsgruppe „Klima-, Umwelt- und Ressourcenökonomie“ tätig. Das Interview führte CHRISTOPH STREISSLER.

Was hat sich aus Ihrer Sicht seit dem Erscheinen Ihrer Studie „Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich“ im Jahr 2022 verändert?

Als positiven Aspekt würde ich nennen, dass wir jetzt eine breitere Diskussion darüber haben. Das ist auch der Arbeitsgruppe im Finanzministerium geschuldet, die sich auf einer sehr breiten Basis mit der Fragestellung auseinandersetzt. Es ist wichtig, dass der Bezug zu den Budgetrisiken hergestellt wird, die mit dem Klimawandel und auch mit dem Verfehlen der Klimaziele verbunden sind. An der Struktur der kontraproduktiven Subventionen hat sich bisher kaum etwas geändert. Aufgrund der diversen Krisen, die wir in den letzten Jahren gesehen haben, kam es sogar zu einem massiven Aufschwung bei den als kontraproduktiv einzustufenden Fördermaßnahmen. Denn viele dieser Krisenbekämpfungsmaßnahmen haben Energie verbilligt, natürlich auch fossile Energien. Dabei ist zu hoffen, dass das einmal den Lerneffekt auslöst, dass eben genau die fossile Energie das ist, was uns so verletzlich macht. Es müsste viel stärker auf die Erfordernisse und Chancen der Transformation fokussiert werden.

Abgesehen von Subventionen – welche Instrumente stehen dem Staat sonst zur Verfügung?

Da ist natürlich alles zu nennen, was Dinge verteuert, also Steuern oder der Emissionshandel – Instrumente, die ja auch eingesetzt werden. Aber Steuern sind unbeliebt. Auf der anderen Seite gibt es Ordnungsrecht, wo man Sachen verbietet oder Gebote oder Standards definiert. Der Grund, warum man gerne Subventionen oder Förderungen einsetzt, ist natürlich, dass man da großzügig Mittel verteilen kann und niemandem etwas wegnimmt. Aber man müsste halt bei der Ausgestaltung von Förderungen grundsätzlich ein paar Regeln einhalten. Also etwa, dass es quantifizierbare, evaluierbare Ziele gibt.

Staatliche Fördergelder kommen doch aus dem Steueraufkommen. Von den Subventionen profitieren vor allem Unternehmen und Haushalte mit höheren Einkommen. Haben diese Förderungen dann nicht einen Umverteilungseffekt nach oben?

Ja. Es gibt mehrere Beispiele, wo man das sehr klar zeigen kann. Eines ist die Dienstwagenbesteuerung, wo man davon ausgehen kann, dass die Dienstwagen mit privaten Nutzungen eher

in der höheren Einkommensklasse vorkommen werden. Ein anderes Beispiel ist das Pendlerpauschale, vor allem, weil es als Steuerfreibetrag ausgestaltet ist. Das stimmt schon, dass ein guter Teil dieser Maßnahmen eher höhere Einkommensklassen bevorzugt.

Wie können Entlastungsmaßnahmen für Haushalte mit niedrigen Einkommen gestaltet werden, damit sie wirksam sind und gleichzeitig nicht dem Klimaschutz entgegenwirken?

Ich würde den Rahmen etwas weiter setzen. Ich denke, es geht um „Politikkohärenz“. Die fehlt, wenn wir auf der einen Seite Erneuerbare oder Energieeffizienz fördern, aber gleichzeitig eben auch fossile Energien oder den Energieverbrauch unterstützen. Politikkohärenz bedeutet, die Transformation systematisch zu unterstützen. Das heißt: Beenden von Förderungen für fossile Energie; sozial treffsichere Förderungen für einkommensschwache Haushalte; eine Beschleunigung der thermischen Sanierung und der Mobilitätswende; und natürlich die rasche Umsetzung der Ziele, die die öffentliche Hand hat. □



© Alexander Mueller



EU-Politik: Umbau unter Druck

© Markus Spieske | Unsplash

Egal ob EU-Budget, Sondermittel aus dem Wiederaufbaufonds oder die Fiskalregeln im Rahmen des Europäischen Semesters: Es mangelt derzeit an ausreichend Investitionen in eine sozial gerechte Ökologisierung der europäischen Wirtschaft. Von FRANK EY, RAPHAEL KAUFMANN und JULIA WEGERER

Kurzgefasst

Der soziale und ökologische Umbau gerät in der EU zunehmend unter Druck. Das Ziel, die europäische Wirtschaft mit den planetaren, ökologischen Belastungsgrenzen in Einklang zu bringen, verliert angesichts des Fokus auf Wettbewerbsfähigkeit, Deregulierung und Verteidigung an Priorität. Sichtbar wird dies im EU-Haushalt, dem Auslaufen des Wiederaufbaufonds sowie im Europäischen Semester und den Fiskalregeln.

Der soziale und ökologische Umbau zählt zu den größten Herausforderungen der EU. Laut dem Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung wurden bereits sieben der neun planetaren Grenzen, die für das sichere Funktionieren unseres Erdsystems notwendig sind, überschritten. Angesichts der Überschreitung unserer planetaren Grenzen gilt es dringend, die europäische Wirtschaft sozial gerecht und ökologisch nachhaltig zu gestalten. Mit dem Europäischen Grünen Deal rückte dieses Ziel auch zeitweise ins Zentrum der EU-Politik. Derzeit verschieben sich die politischen Prioritäten jedoch hin zu Wettbewerbsfähigkeit, Deregulierung und Rüstungsausgaben. Dadurch gerät der sozial-ökolo-

gische Umbau zunehmend unter Druck. Ein Blick auf den EU-Haushalt und die Bereitstellung von Finanzhilfen und Darlehen im Rahmen der auslaufenden Aufbau- und Resilienzfazilität belegt dies. Ebenso zeigt es sich im „Europäischen Semester“, in dem die Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik in einem jährlichen Prozess koordiniert wird, und bei den Fiskalregeln.

Klima-, umwelt- und sozialpolitische Änderungen im EU-Haushalt ab 2028

Mit dem Vorschlag für den EU-Haushaltsplan, der das Budget 2028 – 2034 umfasst, hat die EU-Kommission im Vergleich zur letzten Gesetzgebungsperiode eine Kehrtwende vollzogen.

Im Zuge der Verhandlungen zum EU-Finanzrahmen drohen erhebliche Kürzungen bei Maßnahmen gegen die Klimakrise.

Während im Jahr 2020 noch, mit Verweis auf die Pariser Klimakonvention, die Bekämpfung der Klimakrise im Fokus war, liegt dieser seit 2025 nun im Rüstungsbereich und in der Unternehmensförderung. Entsprechend zeichnet sich bei den EU-Budgetverhandlungen eine finanzielle Stärkung der neuen Prioritäten ab.

So soll ein eigener Wettbewerbsfähigkeitsfonds laut Kommissionsvorschlag mit mehr als 450 Milliarden Euro ausgestattet werden. Darin enthalten sind insbesondere 131 Milliarden Euro für den verteidigungspolitischen Bereich – eine Verfünfachung gegenüber dem laufenden Haushalt. Hinzu kommen Gelder aus anderen Rubriken, insbesondere aus dem Forschungsprogramm „Horizont Europa“ und aus „Connecting Europe“, die teilweise auch der Militäragenda zugutekommen sollen.

Doch welche Pläne gibt es für die Klima- und Umweltpolitik? Im bis Ende 2027 laufenden EU-Haushalt sind Mittel in Höhe von 30 Prozent des Gesamtbudgets dafür vorgesehen. Im NextGenerationEU-Konjunkturprogramm sind sogar 37 Prozent aller EU-Mittel für Klimamaßnahmen vorgesehen. In Summe stehen damit rund 665 Milliarden Euro zur Verfügung. Für die Budgets ab 2028 sieht der Vorschlag nun sogar 35 Prozent des Gesamtbudgets in Höhe von knapp 2 Billionen Euro vor. Das entspricht rund 700 Milliarden Euro. Allerdings gibt es einen entscheidenden Vorbehalt: Wie sich in den Ratsverhandlungen abzeichnet, könnte es gegenüber dem Kommissionsvorschlag zu erheblichen Kürzungen kommen. In Medien werden Kürzungen um rund 20 Prozent kolportiert. Linear auf die Klimamittel umgelegt, entspräche dies einer Kürzung von 140 Milliarden Euro und damit einem erheblich geringeren Volumen als in der laufenden Budgetperiode.

Auch die soziale Dimension des ökologischen Umbaus wird von der Kommission zunehmend außer Acht gelassen, wie geplante Kürzungen

zeigen. So soll es keinen eigenständigen Europäischen Sozialfonds (ESF) mehr geben, sondern rund 100 Milliarden Euro für sozialpolitische Initiativen, die zudem teilweise aus rückzahlbaren Krediten bestehen sollen. Bislang umfasste allein der ESF knapp 100 Milliarden Euro. Der EU-Globalisierungsfonds, der Überbrückungshilfen für Arbeitskräfte gibt, die ihren Job aufgrund der Auslagerung ihrer Unternehmen in Drittstaaten verloren haben, ist nicht mehr im Budget enthalten. Auch der Just Transition Fonds, der auf dem Weg zur Klimaneutralität Unterstützung leisten soll, insbesondere durch Umschulung von Arbeitskräften, ist nicht mehr enthalten. Es bleibt noch der sogenannte Klimasozialfonds, der einkommensschwachen Haushalten und Kleinstunternehmen beim Übergang zur Klimaneutralität helfen soll. Dieser läuft jedoch nur von 2026 bis 2032. Wie es danach weitergeht, ist offen.

Die Aufbau- und Resilienzfazilität: Investitionen für den sozial-ökologischen Umbau?

Die Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) ist das Herzstück des europäischen Corona-Wiederaufbaufonds NextGenerationEU. Ihr erklärtes Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Pandemie abzufedern und gleichzeitig den grünen und digitalen Umbau der EU voranzutreiben. Zu diesem Zweck stellt die EU den Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021 bis 2026 insgesamt 723,8 Milliarden Euro für Reformen und Investitionen zur Verfügung. Damit markiert die ARF einen bedeutenden wirtschaftspolitischen Wendepunkt: Anders als nach der Finanz- und Eurokrise stand nicht primär fiskalische Konsolidierung, sondern die gemeinsame Finanzierung öffentlicher Investitionen im Mittelpunkt der Krisenbewältigung.

Die ARF ist das bislang größte europäische Investitionsprogramm zur Unterstützung des grünen Umbaus. Ein zentrales Element der ARF sind



Raphael Kaufmann ist sozial-ökologischer Ökonom und arbeitet in der Abteilung EU & Internationales der AK Wien zu den Themen europäische Wirtschaftspolitik und sozial-ökologischer Umbau.

© Nora Lemmer



Julia Wegerer ist in der Abteilung EU & Internationales der AK Wien tätig und arbeitet zu europapolitischen Fragestellungen.

© Christian Wegerer



Frank Ey aus der Abteilung EU & Internationales befasst sich mit Fragestellungen zum EU-Binnenmarkt, der Deregulierungsagenda, dem EU-Haushalt, den EU-Machtverhältnissen und der Corporate Capture.

© Lisi Specht

die Mindestquoten für die Mittelverwendung. Jeder Mitgliedstaat muss mindestens 37 Prozent der Finanzmittel für Klimaschutz und den grünen Umbau der Wirtschaft einsetzen. In der Praxis fließen dadurch Milliarden in den Ausbau erneuerbarer Energien, die thermische Gebäudesanierung und die Dekarbonisierung des Verkehrs-

sektors. Zudem dürfen die finanzierten Maßnahmen gemäß dem „Do No Significant Harm“-Prinzip keine erheblichen Umweltschäden verursachen. Trotz des

beträchtlichen Beitrags der ARF zum grünen Umbau der EU muss deutlich gesagt werden, dass sie angesichts der grünen Investitionslücken in Bezug auf Laufzeit und Volumen zu klein dimensioniert ist. Die französische Denkfabrik Institut Rousseau schätzt, dass jährlich 360 Milliarden Euro (2,3 Prozent des EU-Bruttoinlandsprodukts) an zusätzlichen Investitionen nötig wären, um die Klimaneutralitätsziele bis 2050 zu erreichen.

Der grüne Umbau wurde durch die ARF zwar stark gefördert, doch die schwache institutionelle Verankerung der sozialen Dimension bleibt ein klares Versäumnis. Obwohl sozialer Zusammenhalt ausdrücklich zu den Zielen der ARF zählt, fehlen verbindliche Mindestquoten für soziale Maßnahmen. Gerade im Sinne einer „Just Transition“ wäre eine solche Mindestquote unerlässlich gewesen, um Beschäftigte im Kontext tiefgreifender Strukturveränderungen abzu-

sichern und die gesellschaftliche Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen zu stärken. Des Weiteren fehlen klare soziale Konditionalitäten für die Mittelverwendung wie eine verpflichtende Kollektivvertragsbindung, Qualifizierungsmaßnahmen sowie Standort- und Beschäftigungsgarantien.

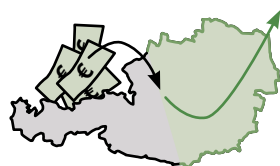
Trotz ihrer Defizite stellt die ARF aber einen wichtigen ersten Schritt hin zu einer europäischen Investitionspolitik im Sinne des sozialen und ökologischen Umbaus dar. Mit dem Auslaufen der ARF Ende 2026 könnte nun ein beträchtlicher Teil der europäischen Investitionsmittel für den sozial-ökologischen Umbau ersatzlos wegfallen. Dies droht den Investitionsrückstand Europas weiter zu verschärfen.

Europäisches Semester und Fiskalregeln

Die EU-Kommission versucht sich bei der Koordinierung der Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik der EU-Mitgliedstaaten an der Quadratur ihres auf die Fiskalregeln zentrierten Kreises: Wie können angesichts der Energiekrise fiskalpolitische Spielräume eröffnet werden? Die Produktion eigener sauberer Energie müsste forciert werden, um fossile Abhängigkeiten zu minimieren. Grundvoraussetzung dafür sind aber öffentliche Investitionen in Stromnetze, Stromspeicher und der Ausbau von Kapazitäten an erneuerbare Energien. Genau das wird Österreich in den länderspezifischen Empfehlungen auch angeraten. Nur, diese wichtigen Maßnahmen umzusetzen ist angesichts des EU-Fiskalregelwerks und des laufenden Defizitverfahrens sozial gerecht kaum möglich.

Anstatt die Fiskalregeln auszusetzen – wie während der Corona-Pandemie geschehen –, soll EU-weit eine Ausnahmeregelung erweitert werden. Seit 2025 gilt, dass zusätzliche Rüstungsausgaben bis zum Jahr 2028 bei der Berechnung des Defizits unberücksichtigt bleiben können.

Die Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) ist das bislang größte europäische Investitionsprogramm zur Unterstützung des grünen Umbaus.



3,5 Milliarden Euro

kann Österreich zusätzlich bis 2028 in die grüne Wende investieren.

Investitionen für den Umbau

Der soziale und ökologische Umbau gerät in Anbetracht sich verschiebender Prioritäten zunehmend ins Hintertreffen der EU-Politik. Die Pläne für den nächsten EU-Haushalt, das Auslaufen der ARF sowie das auf fiskalische Konsolidierung fokussierte EU-Semester drohen die notwendigen Investitionen für den Umbau einzuschränken.

Europa kann es sich jedoch nicht leisten, nicht zu investieren. **Investitionen in den sozial-ökologischen Umbau müssen daher jetzt konsequent forciert werden:**



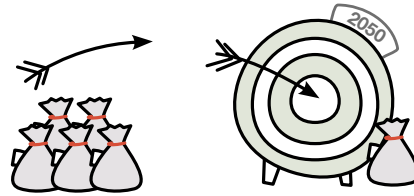
Es braucht einen EU-Haushalt, der einen **substanziellen Beitrag zum Schließen grüner Investitionslücken** liefert. Mindestens 10 Prozent des EU-Budgets sollten für sozialpolitische Anliegen und den gerechten Übergang eingesetzt werden.



Es braucht ein ambitioniertes ARF-Nachfolgeinstrument für den sozial-ökologischen Umbau. Ein solcher Fonds sollte ein **jährliches Mindestvolumen von einem Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung haben** und über 14 Jahre angesetzt werden.



Es braucht eine **tiefgreifende Reform der EU-Fiskalregeln, die öffentliche Investitionen in den Klimaschutz forciert und den Sozialstaat schützt**. Das EU-Semester muss am Wohlergehen von Mensch und Natur ausgerichtet werden.



360 Milliarden Euro

wären pro Jahr an zusätzlichen Investitionen nötig, damit die Klimaneutralitätsziele bis 2050 erreicht werden können.

Diese Ausnahme wird jetzt auf grüne Investitionen ausgedehnt. Für Österreich ergibt sich daraus ein potenzielles Investitionsvolumen von rund 3,5 Milliarden Euro bis 2028. Ein willkommener Tropfen auf den heißen Stein, denn Österreich droht die Klimaziele bis 2030 zu verfehlen. Diese kurzfristige Maßnahme zeigt, dass die EU rasch reagieren kann, wenn der politische Wille vorhanden ist. Eine langfristige Lösung zeichnet sich indes nicht ab. Zudem wird von den multiplen ökologischen Krisen nur die Dekarbonisierung als EU-Priorität behandelt.

Im Zuge des Europäischen Grünen Deals wurde die Forderung nach einer gerechten Dekarbonisierung, die beschäftigungspolitische und soziale Aspekte berücksichtigt, in den Raum gestellt. Mittlerweile ist eine Marginalisierung erfolgt, die beschäftigungsrelevante Aspekte nur dann adressiert, wenn damit dem herrschenden Verständnis von Wettbewerbsfähigkeit gedient ist. Der Konflikt um die Aufteilung der finanziellen Mittel hat sich entsprechend verlagert. Die EU empfiehlt Österreich in ihren länderspezifischen Empfehlungen 2026 nicht nur, die Konsolidierung fortzusetzen, um das Defizitverfahren zu beenden. Besonders heikel ist, dass Österreich eine expansive Rüstungspolitik sowie eine langfristige Budgetumschichtung hin zu höheren Rüstungsausgaben empfohlen werden. Was aber an einer Stelle ausgegeben wird, muss an anderer Stelle gespart werden. Die sozialpolitische Lücke in den EU-Empfehlungen an Österreich dazu spricht Bände. □

Die EU will die Quadratur des Kreises, wenn sie Energieunabhängigkeit und Dekarbonisierung durch Investitionen anstrebt und zugleich an den Fiskalregeln festhält.

Re-Use in Sozialen Unternehmen: Win-win für Arbeitsmarkt und Klima

Jedes Jahr landen Textilien im Wert von 150 Milliarden US-Dollar auf Deponien und in Verbrennungsanlagen. Ob ein Kleidungsstück ein zweites Leben bekommt, entscheidet die manuelle Prüfung durch ein geübtes Auge. In Österreich leisten diese fast ausschließlich arbeitsmarktintegrative Soziale Unternehmen. Von SABINE REHBICHLER



Sabine Rehbichler
Geschäftsführerin von arbeit plus. Die Organisation setzt sich für rund 150 Soziale Unternehmen in Österreich ein und vertritt deren Anliegen gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

© Emée Soulié

Im Jahr 2024 wurden weltweit rund 120 Millionen Tonnen Bekleidung aussortiert. Etwa 80 Prozent davon wurden deponiert oder verbrannt, rund 12 Prozent wurden wiederverwendet und nur weniger als ein Prozent zu neuen Textilfasern recycelt. Den dabei Jahr für Jahr verlorenen Materialwert beziffert die Boston Consulting Group in ihrer Studie „Spinning Textile Waste into Value“ auf 150 Milliarden US-Dollar. Die Ursache für diese enormen Verluste liegt im Aufbau der Kleidungsstücke selbst. Moderne Textilien sind Mischgewebe. Wie sich die gemischten Fasern später trennen lassen, spielt bei der Herstellung keine Rolle. Das erschwert das Recycling. Es bleibt allerdings ein Weg zurück in den Kreislauf, der auch ganz ohne Technologie auskommt: Ein Kleidungsstück, das weitergetragen wird, muss niemand zerlegen. Es muss nur jemand in die Hand nehmen und beurteilen, ob es weiterhin tragbar ist.

Was Österreich liegen lässt

Seit dem 1. Jänner 2025 müssen Alttextilien in allen EU-Mitgliedstaaten getrennt gesammelt werden. Die Mengen wachsen deshalb, doch die Kapazität, sie zu sortieren, bleibt gleich. Nur ein kleiner Teil der hierzulande gesammelten Alttextilien wird wiederverwendet oder stofflich verwertet, alles andere geht in den Export oder wird verbrannt. Hier kommen Soziale Unternehmen ins Spiel. Über ein Drittel der 150 im österreichischen Netzwerk arbeit plus zusammengeschlossenen gemeinnützigen Betriebe arbeitet in der Kreislaufwirtschaft, vom Bau- und Baunebengewerbe über Reparatur und Upcycling bis hin zum Secondhandhandel. Die CO₂-Einsparung aller Sozialen Unternehmen in der

Kreislaufwirtschaft entspricht dem Jahresausstoß von 70.000 Österreicher:innen.

Insbesondere bei Textilien sind Soziale Unternehmen das Rückgrat für Wiederverwendung in Österreich. Jährlich kommen dort zwanzigtausend Tonnen zusammen, mehr als die Hälfte aller getrennt gesammelten Textilien Österreichs. Etwa dreißig Prozent davon werden im Land aufbereitet und so viel wie möglich wiederverkauft. Damit werden Tausende Arbeitsplätze geschaffen. Zwei Drittel der Betriebe arbeiten im Auftrag von Gemeinden, die damit zugleich Entsorgungssicherheit und regionale Beschäftigung gewährleisten.

Allerdings erreichen die vorhandenen Anlagen nur 28 Prozent der Altkleider-Sammelmenge. Eine Studie des Instituts pulswerk im Jahr 2023 belegt, dass für eine flächendeckende Sortierung Standorte und Kapazitäten fehlen. Ob sie entstehen, hängt vor allem von den Förderbedingungen ab. Wie diese ausgestaltet werden müssten, ließe sich in Vorarlberg erproben. Die Region arbeitet bereits mit einer Vollsortierung, die sich am Erlös der Ware ausrichtet. Die Ergebnisse eines derarti-



20.000 Tonnen Alttextilien

sammeln Soziale Unternehmen pro Jahr.

Mehr Informationen

zu arbeit plus
gibt es unter:
[https://arbeitplus.at/
weil-verantwortung-sich-rechnet-wir-kungsbericht-2025/](https://arbeitplus.at/weil-verantwortung-sich-rechnet-wir-kungsbericht-2025/)



Die EU gibt klar vor, dass die Herstellerverantwortung die bestehenden Strukturen Sozialer Unternehmen zu erhalten hat. Österreich muss ihre Rolle in Sammlung, Sortierung und Re-Use absichern und angemessen finanzieren.



© Getty Images



150 Milliarden US-Dollar an Materialwert

landen weltweit jährlich auf
Deponien und in Verbrennungsanlagen.

gen Pilotprojektes könnten auf ganz Österreich ausgeweitet und umgesetzt werden.

Zwei Ziele, ein Arbeitsschritt

Die Kreislaufwirtschaftsexpertise der Sozialen Unternehmen ist vor allem durch AMS-Förderung entstanden, die zum Ziel hat, benachteiligte Menschen wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Österreichweit finden in Sozialen Unternehmen 25.000 Menschen im Jahr eine befristete Beschäftigung. Die Fördersystematik erfasst allerdings bislang nur die arbeitsmarktpolitischen Ziele, die ökologische Leistung wird kaum berücksichtigt.

Deshalb treten arbeit plus und die Interessensvertretung Re-Use Austria für eine Förderung ein, die Kreislaufwirtschaft und Arbeitsmarkt gemeinsam berücksichtigt, um Arbeitsmarkt- und Umweltnutzen voll auszuschöpfen. Für die Beschäftigten ist die Verweildauer entscheidend: Ein Transitarbeitsverhältnis dauert im Schnitt sechs Monate. Längere Verweildauern, höhere Löhne und zertifizierte Berufe könnten daraus jedoch eine echte Qualifikation für den Arbeitsmarkt machen.

Wer den Markt organisiert

Mit der überarbeiteten EU-Abfallrahmenrichtlinie kommen auf alle Mitgliedstaaten verbindliche Regeln für EPR-Systeme (Extended Producer Respon-

sibility) zu. Hersteller und Importeure werden damit verpflichtet, die Kosten für Sammlung, Sortierung und Behandlung von Alttextilien zu tragen. arbeit plus und Re-Use Austria schlagen eine Teilung dieser Kosten vor: Sammlung und Sortierung sollte in kommunal-sozialwirtschaftlicher Trägerschaft erfolgen, mit dem Auftrag, die Re-Use-Fraktion zu maximieren. Die Verantwortung für Recycling und Entsorgung sollte hingegen bei den Herstellern und deren Organisationen liegen. Aus den EPR-Gebühren sollte ein Re-Use-Fonds für Sortieranlagen, Qualifizierung und Logistik entstehen.

Dies wird allerdings erst über verbindliche Re-Use-Quoten im Land funktionieren, die in Kilogramm je Einwohner:in bemessen werden und bei Zielverfehlung zu Sanktionen führen. Ohne diese Quoten bleibt der Export die günstigste Option. Bis dies durchgesetzt ist, kann eine Überbrückungsfinanzierung für 2026, wie sie das Sozialministerium bereits 2025 bereitgestellt hat, die Strukturen erhalten. Karoline Mätzler, Vorstandsmitglied von arbeit plus und Fachbereichsleiterin bei carla Vorarlberg: „Die EU gibt klar vor, dass die Herstellerverantwortung die bestehenden Strukturen Sozialer Unternehmen zu erhalten hat. Österreich muss ihre Rolle in Sammlung, Sortierung und Re-Use absichern und angemessen finanzieren.“ Als Netzwerke Sozialer Unternehmen sind Re-Use Austria und arbeit plus die zentralen Ansprechpartner. Dazu braucht es Sitz und Stimme in den EPR-Gremien. Dort entscheidet sich, wo die österreichischen Alttextilien künftig sortiert werden und welche Wertschöpfung sich ökologisch und für den Arbeitsmarkt erzielen lässt. □

Kurzgefasst

Weltweit landen jährlich Textilien im Wert von 150 Milliarden US-Dollar auf Deponien und in Verbrennungsanlagen. Ob ein Kleidungsstück wiederverwendet werden kann, hängt von der Beurteilung durch einen Menschen ab. In Österreich leisten diese Arbeit fast ausschließlich Soziale Unternehmen. Nur mit einer stabilen Finanzierung und einem EPR-System mit Re-Use-Vorrang können sie ihren wirtschaftlichen Nutzen für den Arbeitsmarkt und ihren ökologischen Mehrwert voll ausschöpfen.

Öffentliches Eigentum nützt wenig, wenn der Zugang versperrt bleibt – Seen sollen für alle Menschen frei zugänglich sein.

Die Seen gehören uns allen – die Ufer (leider) nicht

Der heurige Sommer ist vorbei, aber der nächste kommt bestimmt. Es zeigte sich einmal mehr, dass der Sprung in einen kühlen See oft die beste Abkühlung an heißen Tagen ist. Die meisten kennen allerdings das Problem, dass frei zugängliche Flächen entlang der Seen rar sind. Von BERNHARD BALDINGER



Bernhard Baldinger
ist Referent für Wohnen,
Raumordnung und
Umwelt in der Arbeiter-
kammer Salzburg.

© Bernhard Rieger/AK Salzburg

Die meisten Seen in Österreich befinden sich im Besitz der öffentlichen Hand. So gehören etwa der Wörthersee, der Attersee oder der Traunsee den Österreichischen Bundesforsten, einer 100-prozentigen Tochter der Republik Österreich. Damit gehören sie de facto uns allen. Nach dem Wasserrechtsgesetz (WRG 1959) ist das Baden in öffentlichen Gewässern grundsätzlich erlaubt. Es gibt jedoch keine rechtliche Grundlage, um über fremde Privatgrundstücke ans Wasser zu gelangen. Das Hauptproblem ist daher der Zugang zum Wasser, um das Recht auf Baden tatsächlich ausüben zu können.

Auch im Bundesland Salzburg befinden sich die sechs größten Seen im Besitz der öffentlichen Hand. Der Salzburger Teil des Wolfgangsees und der Fuschlsee gehören den Österreichischen Bundesforsten. Der Mattsee, der Obertrumer See und der Wallersee sind Eigentum des Landes Salzburg. Der Zeller See gehört der Gemeinde Zell am See. In Salzburg stellt sich ebenfalls die Frage: Was nützt öffentliches Seeigentum, wenn der Zugang zum Wasser versperrt ist?

Die AK Salzburg hat die Situation rund um die sechs größten Seen in einer zweiteiligen Erhe-



80 Prozent Seeufergrundstücke

in Salzburg sind in privatem Besitz.

bung untersucht. Im ersten Teil wurden die Besitzverhältnisse der an die Seen angrenzenden Grundstücke mittels Grundbuchabfrage ermittelt und in „privat“ oder „öffentlich“ eingeteilt. Im zweiten Teil wurde die Zugänglichkeit zum See bewertet. Dazu wurden alle sechs Seen zu Fuß oder mit dem Fahrrad umrundet und die Zugänglichkeit in drei Kategorien eingeteilt:

- **Zugänglich:** Flächen, die einen freien Zugang zum Wasser ermöglichen, inklusive kostenpflichtiger Strandbäder.
- **Privat:** Nicht frei zugängliche Flächen, die meist durch Zäune abgegrenzt sind, wie etwa private Badegrundstücke oder Hotelbadeplätze.
- **Aufgrund natürlicher Gegebenheiten nicht zugänglich:** Flächen, die aufgrund der Uferbeschaffenheit oder wegen Schutzgebieten nicht erreichbar sind.

Öffentlicher Besitz, aber eingeschränkter Zugang

Die Ergebnisse sind ernüchternd: Lediglich 19 Prozent der Seeuferflächen sind für die Bevölkerung frei zugänglich, wobei es sich dabei oft um kostenpflichtige Badeplätze handelt. 49 Prozent der Ufer sind für die Allgemeinheit nicht zugänglich und durch Zäune abgegrenzt. Die restlichen 32 Prozent sind aufgrund natürlicher Gegebenheiten nicht erreichbar.

Auch bei den Besitzverhältnissen sieht es nicht besser aus: 80 Prozent der direkt an die Seen angrenzenden Grundstücke sind in Privatbesitz, nur 20 Prozent gehören der öffentlichen Hand, wie etwa den Österreichischen Bundesforsten, dem Land Salzburg oder der jeweiligen Gemeinde.

Besonders schwierig ist der Zugang bei den beiden Trumer Seen (Mattsee, Obertrumer See). Am Obertrumer See sind gerade einmal 5 Prozent der Uferlänge öffentlich zugänglich, 54 Prozent sind

privat und 41 Prozent aufgrund natürlicher Gegebenheiten nicht erreichbar. Beim Mattsee sind 6 Prozent öffentlich zugänglich, 73 Prozent sind privat und 21 Prozent unzugänglich.

Auch bei den Seen, die sich im Besitz der Österreichischen Bundesforste befinden, sieht es nicht viel besser aus: Am Fuschlsee sind nur 19 Prozent der Uferflächen öffentlich zugänglich, 58 Prozent sind in privater Hand und 23 Prozent unzugänglich. Am Wolfgangsee sind 22 Prozent öffentlich zugänglich, während 49 Prozent privaten Eigentümer:innen vorbehalten sind und 29 Prozent unzugänglich bleiben.

Zeller See als positives Beispiel

Am Zeller See sind hingegen 28 Prozent der Uferflächen frei zugänglich, 48 Prozent sind privat und 24 Prozent unzugänglich. Am besten ist die Situation am Wallersee. Hier sind 31 Prozent der Uferflächen frei zugänglich, nur 23 Prozent sind privat und 46 Prozent unzugänglich. Dabei handelt es sich zum Großteil um Naturschutzgebiete.

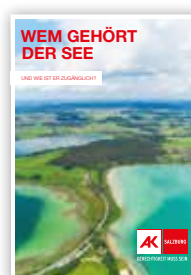
Auch bei den Besitzverhältnissen sticht der Zeller See positiv hervor: 60 Prozent der Flächen befinden sich in öffentlicher Hand, nur 40 Prozent sind privat. Bei den anderen fünf Seen sieht es deutlich schlechter aus. Am Wallersee sind nur 22 Prozent öffentlich, bei den restlichen vier Seen sind mehr als 85 Prozent in Privatbesitz (Fuschlsee und Obertrumer See jeweils 86 Prozent, Wolfgangsee 87 Prozent). Schlusslicht ist der Mattsee, wo nur 8 Prozent der Flächen öffentlich sind und 92 Prozent privat.

Andere Länder zeigen vor, wie es gehen kann

Dass es auch anders geht, zeigen Beispiele aus anderen Ländern. In Skandinavien erlaubt das Jedermannsrecht das Betreten von Grundstücken rund um Seen. In Bayern ist das Recht auf Natur in der Verfassung verankert, und das Naturschutzgesetz regelt, dass Uferstreifen jederzeit unentgeltlich betreten werden dürfen. Auch innerhalb Österreichs gibt es positive Beispiele. So ist in Vorarlberg im Straßengesetz festgelegt, dass ein zehn Meter breiter Streifen entlang des Bodensees frei zugänglich sein muss. Salzburg, Oberösterreich, Kärnten und die Steiermark sollten diesen Beispielen folgen, um einen kostenlosen Zugang zu den Seen für alle zu ermöglichen. □

Kurzgefasst

Obwohl die meisten Salzburger Seen öffentliches Eigentum sind, ist der Zugang stark eingeschränkt. Nur 20 Prozent der Uferflächen gehören der öffentlichen Hand, 80 Prozent befinden sich in Privatbesitz. Frei zugänglich sind nur 19 Prozent der Uferflächen, der Großteil ist privat oder unzugänglich. Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass ein besserer öffentlicher Zugang möglich wäre.



Studie
downloaden

https://sbg.arbeiterkammer.at/service/broschueren/wirtschaftsdaten/Studie_Salburger_Seen_AKSbg.pdf



Knappe Ressourcen für die KI?

KI und Digitalisierung treiben den Bedarf an Rechenzentren voran. In Kronstorf baut Google sein erstes Rechenzentrum in Österreich. Der Strombedarf wächst schneller, als Netze und Verteilung mithalten können, und dürfte weiter steigen.

Wie bringen wir Bedarf und planetare Grenzen zusammen? Von TITUS UDREA und IRIS STRUTZMANN



Titus Udrea

ist Techno-Soziologe im Büro für Digitale Agenden der AK Wien und arbeitet zu den Schwerpunkten Foresight, Technikfolgenabschätzung, KI in der Arbeitswelt und Technologiepolitik.
© privat

Auf einem Feld in Kronstorf bei Steyr baut Google das erste Rechenzentrum in Österreich. 50 Hektar Land werden verbaut, gekühlt wird mit Wasser aus der Enns. Für die Stromversorgung entstehen eine neue Hochspannungsleitung und zwei Umspannwerke. Im burgenländischen Nickelsdorf laufen Diskussionen um ein weiteres Rechenzentrum.

Die erste Ausbaustufe in Kronstorf mit einer Leistung von 150 Megawatt entspricht etwa eineinhalb Prozent des österreichischen Stromverbrauchs. Im Vollausbau sind bis zu 500 Megawatt geplant, was 3,5 Terawattstunden jährlich entspricht. Das wäre der Verbrauch von rund 900.000 Haushalten. Oberösterreich hat 676.000 Privathaushalte. Seither wächst vor Ort der Widerstand. Das Projekt ist behördlich genehmigt – ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die ist nämlich, anders als für jedes größere Windrad, nicht erforderlich.

Es zeigt sich, was Digitalisierung in der Realität bedeutet: Es braucht nicht nur Chatfenster, sondern auch Beton, Kupfer, Transformatoren und Kühlwasser. Das Rechenzentrum ist eine Fabrik, die an ein öffentlich finanziertes Stromnetz und Wasserversorgung angeschlossen werden muss. Der Bedarf an Rechenleistung wächst stetig. Von der Verwaltung über die Gesundheitsversorgung bis zur

Steuerung des Stromnetzes laufen längst Systeme auf genau dieser Infrastruktur – und es werden immer mehr Bereiche.

Bei der Austrian Power Grid AG (APG), die für das Stromnetz in Österreich verantwortlich ist, liegen Netzzugangsanfragen von Rechenzentren über insgesamt rund 2.500 Megawatt vor. Dass diese Anlagen gebraucht werden, steht kaum noch in Frage. Die Fragen sind vielmehr: Wer kontrolliert diese KI-Infrastruktur? Wer entscheidet mit, wie die erforderlichen Ressourcen, Strom und Wasser zur Verfügung gestellt werden können? Und wer finanziert diese?

Warum reicht Effizienz nicht?

Wer über KI spricht, meint meist Chatbots, Übersetzungsprogramme, digitale Lösungen und diskutiert, inwieweit KI die Arbeit erleichtert oder wie viele Arbeitsplätze sie kostet. Über die Fabriken aber, die das erst möglich machen, wurde bislang kaum gesprochen. Das hat sich mit dem Bau des ersten Rechenzentrums in Österreich durch Google geändert. KI ist längst Teil der kritischen Infrastruktur und im Einsatz in der gesamten Arbeitswelt, von der Netzsteuerung über die Gesundheitsversorgung bis hin zur Industrieproduktion.

Die dafür notwendigen Chips werden mit jeder Generation sparsamer. Die Internationale Energieagentur (IEA) nennt die Effizienzgewinne pro



Iris Strutzmann

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

Das Europäische Gewerkschaftsinstitut (ETUI) fordert verbindliche ökologische und soziale Leitplanken bei der KI.



Kurzgefasst

Ob Arbeits- und Gesundheitswelt oder der gewöhnliche Alltag: Sie sind ohne KI und Rechenzentren nicht mehr denkbar. Zugleich mehren sich kritische Berichte über den Ressourcenverbrauch dieser Systeme. Wie kann die Gesellschaft mit dieser Technologie verantwortungsbewusst innerhalb der planetaren Grenzen umgehen? Wie können Nutzen und Kosten gerecht verteilt werden?

KI-Anwendung beispiellos in der Energiegeschichte. Der Gesamtenergieverbrauch sinkt trotzdem nicht, denn sobald eine Anwendung billiger wird, wird sie ungleich häufiger genutzt, und der Effizienzgewinn wird vom Wachstum aufgezehrt. Fachleute nennen dies den Rebound-Effekt. Der ökologische Fußabdruck wächst ständig weitaus mehr, als durch Effizienzgewinne eingespart wird.

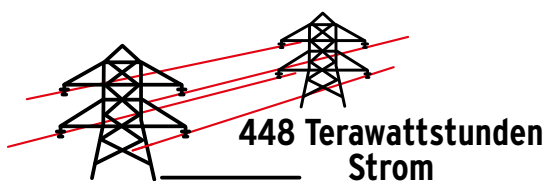
Im Jahr 2025 verbrauchten Rechenzentren weltweit etwa 448 Terawattstunden Strom und liegen damit fast siebenmal so hoch wie der Strombedarf Österreichs. Als Nation wären sie damit der elftgrößte Stromverbraucher der Welt. Ihr Strombedarf wuchs allein im Jahr 2025 um 17 Prozent, während die Gesamtstromnachfrage nur um drei Prozent stieg. Laut IEA wird sich der Verbrauch trotz erwarteter Effizienzgewinne bis 2030 auf rund 945 Terawattstunden verdoppeln und läge damit höher als Japans heutiger Jahresverbrauch. Eine Studie der UN-Universität (UNU) schätzt, dass KI-bedingter Wasserverbrauch 2030 dem Bedarf von 1,3 Milliarden Menschen entsprechen und der

Flächenbedarf 14.500 Quadratkilometer erreichen könnte. Die Autor:innen betonen: „Dieser Bericht ist kein Plädoyer gegen künstliche Intelligenz oder technologischen Wandel, der das Leben von Milliarden Menschen weltweit verbessert. Es ist ein Aufruf, sie verantwortungsbewusst einzusetzen und ihre unbeabsichtigten Auswirkungen proaktiv anzugehen, um sie nachhaltig und gerecht zu gestalten. Denn es gibt nur ein kleines Zeitfenster, diese Technologien innerhalb der planetaren Grenzen zu entwickeln.“

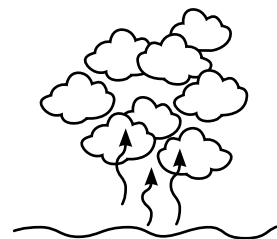
Knappe Ressourcen

In Europa erfüllt das Stromnetz mehrere zentrale Aufgaben: Die Klimakrise sorgt für steigenden Bedarf an Kühlung, während sinkende Grundwasserstände weniger Wasserkraft ermöglichen. Gleichzeitig verlangt die Energiewende mehr erneuerbare Energie. Ihr Anteil an der EU-Stromerzeugung soll von 48 Prozent (2024) auf 63 Prozent (2030) steigen. Zugleich brauchen Industrie und Haushalte immer mehr Strom. Das eigentliche Nadelöhr ist jedoch das Netz, da der Ausbau nur langsam vorangeht. Eine neue Übertragungsleitung braucht laut IEA vier bis acht Jahre. Zudem haben sich die Lieferzeiten für Transformatoren aufgrund erhöhter Nachfrage in wenigen Jahren verdoppelt.

Hinzu kommt jetzt auch der steigende Strombedarf für Rechenzentren. Weil heute die ►



verbrauchten Rechenzentren weltweit im Jahr 2025 - als Nation wären sie der elftgrößte Stromverbraucher der Welt.



80 Prozent des Wassers,

das zur Kühlung von Rechenzentren verwendet wird, gehen durch Verdunstung verloren.

meiste KI-Infrastruktur nicht in Europa liegt und nicht unter europäischer Kontrolle steht, wächst die Abhängigkeit von den USA und China. Wie schnell Abhängigkeit in Zwang umschlagen kann, zeigte sich im Juni 2026, als das US-amerikanische KI-Unternehmen Anthropic sein fortschrittlichstes KI-Modell auf Anordnung der US-Regierung abschalten musste, um den Zugang für Nicht-US-Bürger:innen zu beschränken. Um dem entgegenzuwirken, ist in Europa die Verdreifachung der Rechenzentrumskapazität bis 2030 geplant. Dieselbe Abhängigkeit prägt die Energiewende. Die Rohstoffe und Bauteile für Wind-, Sonnenenergie und Speicher kommen überwiegend aus China, das seine Ausfuhren zunehmend als geopolitisches Druckmittel nutzt.

Wer entscheidet und für wen?

Im EU-Tech-Souveränitätspaket vom Juni 2026 heißt die erste Säule der Energiestrategie „Energy for AI“. Der Titel zeigt die Richtung an. Das Netz soll die benötigte Energie für die Rechenzentren liefern. Was bei Nutzungskonflikten zwischen Rechenzentrum und Wärmepumpen beim Strom oder zwischen Kühlwasser und Trinkwasser beim Wasser den Vorrang hat, wird jedoch ausgeblendet. Dass im Konfliktfall der Grundbedarf der Menschen Vorrang hat – beim Trinkwasser ist er sogar als Menschenrecht anerkannt –, ist nirgends als Vergabekriterium festgeschrieben.

Wie verbindlich die jeweiligen Vorgaben sind, wird durch die rechtliche Form bestimmt. Die geplante Verdreifachung der Rechenzentrumskapazität bis 2030 ist beispielsweise im „Cloud and AI Development Act“ (CADA) als Verordnungsentwurf rechtlich fixiert.

Die Abhängigkeit von außereuropäischer KI-Infrastruktur wächst, weil diese überwiegend nicht in Europa liegt und nicht unter europäischer Kontrolle steht.

Im Gegensatz dazu sind die energiepolitischen Auflagen, wie eine saubere Energieversorgung oder die Abwärmenutzung, nur

in einem unverbindlichen Strategiepapier und einer Absichtserklärung der Industrie festgehalten. Erst bei tatsächlichen Versorgungskonflikten erwägt die Kommission eine EU-gesetzliche Regelung.

Auf nationaler Ebene stellt sich dieselbe Frage. Die APG plant den Ausbau ihres Stromnetzes so, dass die angefragten 2.500 Megawatt für die Rechenzentren integriert werden können. Damit erfüllt sie ihre Verpflichtung, Anschlüsse bereitzustellen und auszubauen. Woran der Ausbau aber nicht bemessen wird, ist die Frage, wer im Falle von Engpässen den Strom bekommt: die Haushalte, das Rechenzentrum, die Elektrifizierung von Wärme etc. Ein entsprechendes Verfahren fehlt hier. Zu diskutieren gilt auch, wer die Kosten für den zusätzlichen Netzausbau trägt. Derzeit übernehmen die Haushalte den größten Teil der Netzentgelte und damit der Ausbaukosten.

Das Europäische Gewerkschaftsinstitut (ETUI) hat diese offenen Fragen frühzeitig benannt. Im September 2025, mit Blick auf den damals geplanten „Cloud and AI Development Act“, forderte es verbindliche ökologische und soziale Leitplanken. Ohne diese würde die EU strukturelle Verwundbarkeiten in ihre digitale Infrastruktur einbauen: konzentrierten Ressourcenverbrauch, intransparente Arbeitsbedingungen und zu wenig gesellschaftlichen Nutzen. Ein Jahr später liegt der Rechtstext nun vor. Die von ETUI geforderten Leitplanken enthält er nicht.

Und für wen wird überhaupt gebaut?

Rechenzentren gelten als Jobmotoren und als Rückgrat der Innovation – ein Narrativ, das Investition unausweichlich erscheinen lässt. In Kronstorf lässt sich nachrechnen, was davon vor Ort bleibt. Rund hundert Dauerarbeitsplätze entstehen. Die Rechenleistung selbst bedient Googles globale Dienste. Zu den Verwundbarkeiten, die das ETUI nennt, zählen zudem die Arbeitsbedingungen. Von der Baustelle in Kronstorf berichtete der ORF über unzumutbare Zustände.

Worauf wäre zu achten?

Knappe Ressourcen nach öffentlichen Kriterien vergeben.

Sind Ressourcen knapp und muss zwischen unterschiedlichen Anwendungen entschieden werden, dann müssen der Grundbedarf der Menschen, gesellschaftlicher Nutzen, Klimawirkung und Versorgungssicherheit den Vorrang haben.

Beteiligung von Beginn an.

Mitsprache von Beschäftigten, Kommunen und Interessenvertretungen schon in der Planung, nicht erst im Genehmigungsverfahren, wenn Standort und Größe längst feststehen.

Bedarfsgerechte Standortwahl.

Es sind örtliche Rahmenbedingungen, Nähe zu Industrie, Forschung und Infrastruktur (z. B. Fernwärme zur Nutzung der Abwärme der Rechenzentren, Wasserverfügbarkeit etc.) vor der Standortwahl zu prüfen.

Von anderen lernen.

In Irland müssen 80 Prozent des Jahresverbrauchs durch erneuerbare Energie gedeckt sein und die entsprechenden Anlagen im Land neu errichtet werden. In Deutschland gilt ab Juli 2026, dass zehn Prozent der Abwärme ins Fernwärmenetz einzuspeisen sind.

Öffentliche und demokratische

Kontrolle über kritische IT-Infrastruktur.

Hoher privater Kapitaleinsatz erhöht den Druck auf maximale Auslastung und begünstigt Hyperscaler (große Anbieter von Cloud-Diensten). Öffentliche Recheninfrastruktur braucht eine verbindliche Zweckbindung und öffentliche Steuerung.

Der behördliche Bescheid für Kronstorf erlaubt im Vollausbau die Entnahme von rund 5,55 Millionen Kubikmetern Wasser pro Jahr, davon eine halbe Million Kubikmeter Grundwasser. Angesichts von Hitzewellen und sinkenden Grundwasserspiegeln wird die Wasserentnahme vor Ort kritisch gesehen. Ebenso die Tatsache, dass das erwärmte Kühlwasser in die Enns zurückfließt und nicht als Fernwärme genutzt wird. Wohin das alles führen kann, zeigt Irland: Dort verbrauchen Rechenzentren inzwischen 23 Prozent des Stroms, während es im Jahr 2015 noch lediglich fünf Prozent waren. Der Verbrauchszuwachs des Landes geht fast vollständig auf ihre Rechnung. In Dublin wird die begrenzte Wasserverfügbarkeit aufgrund der hohen Dichte an Rechenzentren zunehmend zum Thema.

Der UN-Bericht zur KI ist kein Plädoyer gegen künstliche Intelligenz, sondern ein Aufruf, sie verantwortungsbewusst einzusetzen.

Bedarf an digitaler Infrastruktur gerecht planen

Was gerade in den USA passiert, zeigen die Kosten: Rechenzentren entstehen in der Größe von Kraftwerken. Dies führt zu steigenden Strompreisen und ruft lokalen Widerstand hervor. Die bloße Größe solcher Anlagen sorgt jedoch weder für eine stärkere Industrie noch für bessere Arbeitsplätze.

Europa braucht selbst kontrollierte Rechenkapazität als Teil der kritischen Infrastruktur für Verwaltung, Gesundheit, Forschung und Industrie. Die Steuerung des eigenen Netzes, das nicht auf Anordnung einer fremden Regierung abgeschaltet werden kann, ist ein Bedarf, den es zu planen gilt.

Dafür braucht es klare und verbindliche Regeln, die für alle gelten. Sowohl für das Google-Zentrum in Kronstorf als auch für die weiteren, geplanten europäischen KI-Fabriken. Wenn die Verteilungsfrage politisch ist, braucht sie auch eine politische Antwort: verbindliche Kriterien statt freiwilliger Zusagen für Ressourcenverbrauch, Arbeitsbedingungen und den Nutzen vor Ort. □

Mehr Kostenwahrheit durch Weiterentwicklung der Lkw-Maut

Die neue, im Auftrag der AK Wien durchgeführte Studie „Mehr Kostenwahrheit auf Österreichs Autobahnen - Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen“ des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR) belegt das hohe Einnahmepotenzial einer Maut. Mögliche Kosten für Verbraucher:innen blieben sehr gering. Von STEPHANIE KIRCHMAYR-NOVAK



Stephanie

Kirchmayr-Novak ist Mitarbeiterin beim Österreichischen Institut für Raumplanung und beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit Analysen zum Güterverkehr in Österreich, Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und dem Thema Mobilitätsarmut.

© ÖIR GmbH

Die neue EU-Wegekostenrichtlinie aus dem Jahr 2022 bildet die Grundlage für die Festlegung der Mautgebühren in der EU. Dabei folgt sie dem Verursacherprinzip, damit diejenigen, die Luftschadstoffe, Lärm und CO₂ ausstoßen und Straßen stark abnutzen, auch dafür zahlen. Ziel ist, ein wettbewerbsfähiges und zugleich ressourcenschonendes Verkehrssystem mit fahrleistungsabhängigen Gebühren zur Abgeltung von Infrastrukturkosten und externen Kosten für Schadstoffe zu schaffen. Eine Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder -diensten in den Transeuropäischen Netzen für Transport (TEN-T) ist auf stark belasteten Strecken ebenfalls möglich.

Während der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr seit dem Jahr 2000 nur um 11 Prozent gewachsen ist, hat sich der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Straße mehr als verdoppelt (+133 Prozent). Im ASFINAG-Netz lag die Fahrleistung des Schwerverkehrs im Jahr 2025 um 17 Prozent über dem Niveau von 2014, trotz der seit 2022 schwierigen Wirtschaftslage.

Finanzielle Spielräume bei der Weiterentwicklung der Lkw-Maut

Die Wegekostenrichtlinie legt den finanziellen Spielraum der Mautgebühr fest. Jede Abweichung davon muss wissenschaftlich begründet werden. Österreich erhebt aufgrund seiner nachweisbar hohen Infrastrukturkosten auch hohe Infrastrukturgebühren, nutzt aber die finanziellen Möglichkeiten bei Luft-, Lärm- und CO₂-Emissionen nicht aus. Zudem fasst die österreichische Gebührenordnung alle Lkw ab vier Achsen in eine Mautklasse zusammen. Dabei wird der Großteil der Lkw-Kilometer mit

fünfsachsigen Fahrzeugen zurückgelegt, für die höhere Gebühren möglich wären.

Im Rahmen der Studie wurde berechnet, wie sich die Ausnutzung der Spielräume in der EU-Wegekostenrichtlinie auf die Mautgebühren, die Maut-einnahmen und letztlich auf die Endverbraucherpreise für Nahrungsmittel auswirken würde. Setzt man – wie in der EU-Wegekostenrichtlinie vorgesehen – fahrleistungsabhängige höhere Zuschläge für Luft- und Lärmverschmutzung in Bergregionen an, würden sich die Mautgebühren um 5 Prozent, das heißt um 94 Millionen Euro pro Jahr, erhöhen. Würde man auch eine Gebührenklasse für die am häufigsten vorkommenden 5-Achser einheben, stiegen die Einnahmen auf 104 Millionen Euro.

Bei der erlaubten Anhebung der CO₂-Vermeidungskosten auf 200 Euro pro Tonne CO₂, wie dies von mehreren Autoren – darunter auch der Europäischen Investitionsbank (EIB) – empfohlen wird, und unter Berücksichtigung der hohen Fahrleistung von Lkw mit über fünf Achsen würden die Mautgebühren um 14 Prozent steigen. Das würde Mauteinnahmen in der Höhe von 249 Millionen Euro erbringen. Insgesamt würden sich die Mautgebühren im hochrangigen Straßennetz somit durchschnittlich um 20 Prozent erhöhen. Das würde Mehreinnahmen in der Höhe von 353 Millionen Euro pro Jahr bedeuten (auf Basis des Jahres 2025, ohne Verlagerungseffekte).

Querfinanzierungsaufschläge auf ausgewählten Streckenabschnitten

Auf der Brenner- und der Inntalautobahn werden bereits Querfinanzierungsaufschläge auf die Inf-

Kurzgefasst

Österreich schöpft die Möglichkeiten der EU-Wegekostenrichtlinie nicht aus. Höhere Zuschläge für Luftschadstoffe, Lärm und CO₂ sowie Querfinanzierungen könnten jährlich rund 450 Millionen Euro zusätzlich einbringen. Selbst wenn die Lkw-Maut um 20 Prozent steigen würde und die Frachtunternehmen die Kosten vollständig weitergeben könnten, dann läge der Anstieg der Nahrungsmittelpreise lediglich bei 0,05 Prozent.

Anteil der Maut an der Preisentwicklung

Zu den Auswirkungen auf die Endverbraucherpreise bei vollständiger Weitergabe der Mautkosten – sofern diese von den Frächter:innen tatsächlich durchgesetzt werden könnten – lässt sich festhalten: Der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis ist über alle Gütergruppen hinweg gering.

Insbesondere bei den für die Konsument:innen relevanten Nahrungsmittelpreisen ist der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis sehr gering. So liegt der Transportkostenanteil bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft bei 0,2 Prozent, bei Nahrungs- und Futtermitteln bei 2,4 Prozent und beim Durchschnitt aller Güter bei 1,25 Prozent des Produktionswertes.

Transportkosten setzen sich zu großen Teilen aus Treibstoff- und Personalkosten zusammen. Die Mautkosten machen nur rund 12 bis 15 Prozent aus. Mit einer Erhöhung der Mautgebühren um 20 Prozent würden somit bei den gegenwärtigen Treibstoffpreisen die Transportkosten für eine durchschnittliche Importfahrt nur um rund 2,3 Prozent erhöht, für eine durchschnittliche Binnenverkehrsfahrt nur um 2,1 Prozent.

Beim durchschnittlichen Anteil der Transportkosten für Nahrungsmittel von 2,4 Prozent würden die Preise für Endverbraucher:innen selbst bei vollständiger Kostenüberwälzung durch die Transporteure nur um 0,05 Prozent steigen. (20 Prozent Mautkostenerhöhung bei den Transportkosten ergeben ein Plus von 0,023, multipliziert mit dem Transportkostenanteil bei Nahrungsmitteln 0,024, ergibt eine Preissteigerung von 0,000552, aufgerundet 0,05.) Das liegt im Zehntel-Promillebereich und ist daher als minimal einzustufen.



1 Liter Vollmilch kostet aktuell 1,32 Euro
– nach Umsetzung der AK-Mautpläne verteuert er sich maximal auf 1,32066 Euro.



rastruktur eingehoben, die zur Finanzierung des Brennerbasistunnels beitragen. Auf den ähnlich stark ausgelasteten Autobahnabschnitten des Donaukorridors wären zusätzliche Querfinanzierungsaufschläge sinnvoll und würden rund 85 Millionen Euro im Jahr erbringen. Auch auf Teilen der A2 sowie auf der A10 zwischen Salzburg und Eben im Pongau könnten solche Aufschläge geprüft werden. Zusammen mit den oben genannten Maßnahmen würden die Mautgebühren auf diesen Abschnitten insgesamt um rund 32 Prozent steigen.

Dadurch könnten zusätzliche Mauteinnahmen von etwa 97 Millionen Euro pro Jahr erzielt werden. Insgesamt wären damit Mehreinnahmen von rund 450 Millionen Euro jährlich möglich.

Da im österreichischen Binnenverkehr lediglich 51 Prozent der Fahrleistung im ASFINAG-Netz zurückgelegt werden, wären Inlandsprodukte weniger stark betroffen als Lieferungen aus dem Ausland, da Erstere das ASFINAG-Netz zu rund 80 Prozent benutzen, Transitfahrten hingegen zu 94 Prozent. Die österreichischen Frächter sind vor allem im Binnenverkehr tätig. Mit 66 Prozent wird ein sehr hoher Anteil der Fahrleistung von Schwerfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen erbracht. Inländische Frächter sind somit von Mauterhöhungen weniger betroffen als ausländische. Auch die De-facto-Mauterhöhung in Deutschland für EURO-6-Lkw um rund 83 Prozent hatte keine preiserhöhende Wirkung für Nahrungsmittel bei den Verbraucherpreisindizes! □



Das Ende der Schnauferl

Mobilitätswende Über den Niedergang der deutschen Automobilindustrie wurde bereits viel geschrieben und es wird wohl noch viel darüber geschrieben werden. Der Autor Timo Daum zeigt jedoch detailliert auf, warum eine ganze Branche ihren technologischen Kurs nicht verlassen konnte. Pfadabhängigkeiten und das Verharren in tradierten Denkmustern sind der Grund, warum der absehbare Ausstieg aus fossilen Brennstoffen ignoriert wurde – selbst dann, als die Innovationsentwicklung bei Tesla konkrete Formen annahm. Das Buch liest sich leicht und ist gespickt mit Zitaten deutscher Politiker:innen. Herauszuheben sind dabei Markus Söder und Angela Merkel, die bereits vor 2010 den Umstieg auf die Elektromobilität forderten, jedoch von der deutschen Auto-Lobby ausgebremst wurden. Eine Pflichtlektüre für alle, die Industriepolitik nicht länger den Unternehmen überlassen wollen. **FG**

Der Abschied von Golf und Diesel.
Teslas Rolle beim Niedergang der deutschen Autoindustrie
Timo Daum
transcript (2026)

Kampf gegen den Mist

Aktionswoche Auch dieses Jahr findet mit zahlreichen Aktionen wieder die „Europäische Woche der Abfallvermeidung“ statt. Den Leser:innen der WUM muss nicht groß erklärt werden, wie sinnvoll Re-Use und Reduce sind und dass wir es idealerweise gar nicht erst bis zum Recycling kommen lassen sollten. Siehe hierzu nur das letzte Heft 2/2026 zur „Kreislaufwirtschaft“. Bei der Abfallvermeidung geht es aber auch darum, dass möglichst alle mitmachen. Deshalb laden Politik und Kunst am 26. November 2026 gemeinsam zur „Tschickstummelchallenge“ ins Favoriten-Bezirksamt. Ein ganzer Abend mit Stadtrat, Künstler:innen und Aktivist:innen zum Thema, wie sich der Mist aus der Stadt raushalten lässt. **FJ**

26. November 2026
18:00–21:00 Uhr
Magistratisches Bezirksamt 10. Bezirk
Laxenburger Straße 43–47
1100 Wien

Zahlreiche weitere Aktionen
gibt es auch in Ihrer Nähe:
<https://ewwr.eu/>

Wege aus der Krise

Planung Jahrzehntlang galt wirtschaftliche Planung als Gegenmodell zur freien Marktwirtschaft und als Relikt vergangener Zeiten. Angesichts der Klimakrise stellen der Soziologe Cédric Durand und der Ökonom Razmig Keucheyan diese Frage neu: Kann der soziale und ökologische Umbau ohne gesellschaftliche Steuerung überhaupt gelingen? Sie argumentieren, dass weder grünes Wachstum noch individuelle Verhaltensänderungen ausreichen werden, um Produktion, Energie und Konsum innerhalb der planetaren Grenzen zu organisieren. Es brauche stattdessen demokratische Planung, die Prioritäten setzt und wirtschaftliche Prozesse an gesellschaftlichen Bedürfnissen und ökologischen Notwendigkeiten ausrichtet. Dabei geht es nicht um eine Rückkehr zu zentralistischen Modellen, sondern um eine neue Form der Planung: dezentral, partizipativ und ökologisch. Planung wird dabei nicht als Einschränkung verstanden, sondern als Voraussetzung, um gemeinsame Ziele überhaupt verwirklichen zu können. Ein kämpferischer Beitrag zu einer Debatte, die angesichts der fortschreitenden Klimakrise immer wichtiger wird. **LW**

Das Prinzip Verzweigung
Über ökologische Planung in Wirtschaft und Gesellschaft
Cédric Durand, Razmig Keucheyan
Karl Dietz Verlag (2026)

Zu guter Letzt: Schluss mit Greenwashing

Grünes muss jetzt auch wirklich grün sein. Durch die Novelle des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) werden ab September 2026 die Vorgaben der EU-Richtlinie „Empowering Consumers“ (EmpCo) umgesetzt. Unternehmen dürfen dann beispielsweise nicht mehr pauschal mit „grün“, „umweltfreundlich“ oder „nachhaltig“ werben, sondern müssen dies im gleichen Kommunikationsmedium konkretisieren und belastbare Belege für ihre Behauptungen vorlegen. **FJ**



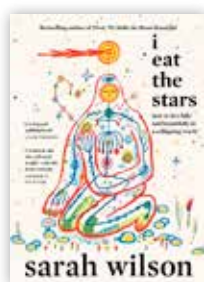
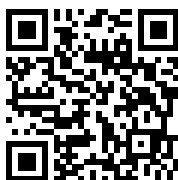
© FMH_A. Lamprecht

Bilder für den Frieden

Ausstellung Derzeit ist im Frauenmuseum Hittisau in Vorarlberg die Ausstellung „Frieden tun.“ über Gerechtigkeit, Demokratie und Geschlecht zu sehen. Sie geht der Frage nach, was es braucht, um Frieden zu leben, zu bewahren oder zu erkämpfen. Dabei wird Frieden nicht als abstrakter Begriff verstanden, sondern als aktive Aufgabe im Alltag und in der Gesellschaft. Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Perspektive von Frauen* und marginalisierten Gruppen gelegt, denn ihre Erfahrungen bleiben in klassischen Friedensnarrativen oft unsichtbar. Mit Arbeiten verschiedener Künstler:innen wie Rufina Bazlova, Francesca Centonze oder Käthe Kollwitz werden auch künstlerische Positionen gezeigt, die sich vielschichtig mit Konflikt, Versöhnung, Erinnerung, Gerechtigkeit und Geschlecht auseinandersetzen. Zu sehen ist die Ausstellung noch bis 28. März 2027. **JF**

Frauenmuseum Hittisau
Bis 28. März 2027

www.frauenmuseum.at/frieden



Wider die Verzweiflung

Untergang Die Journalistin Sarah Wilson liefert einen Beipackzettel zu ihrer Arbeit: Sie sei bipolar und mitten in der Menopause, was eine explosive, emotionale Mischung sei. Für ihr Buch hat sie aber mit 200 Expert:innen geredet und die dadurch gewonnenen Erkenntnisse lassen wohl allen Leser:innen den Kopf rotieren. In aller Kürze: Die Zivilisation wird sich nicht aufrechterhalten lassen. Die Zeitpunkte, zu denen wir den Zerfall noch hätten aufhalten können, haben wir verstreichen lassen. Daraus entwickelt Wilson eine Geschichtsphilosophie des Zusammenbruchs „zu komplexer“ Gesellschaften, die etwas zusammengezimmert wirkt. Viel stärker ist ihr Text auf einer menschlichen Ebene. Wenn Konsum als Lebensinhalt wegfällt, wie wäre es dann stattdessen mit Solidarität? Sie empfiehlt, Gruppen zu bilden oder bestehende zu stärken. Weniger „Anlassgruppen“, die statistisch nach fünf Jahren zerfallen, sondern lieber Hausgemeinschaften, die beispielsweise einen Garten gemeinsam bewirtschaften. Gemeinschaften, die sich ihrer schwierigen Lage bewusst werden, sind befreit und können sich den jetzt nötigen Aufgaben stellen. In diesem Sinne: Bildet Banden! **FJ**

I Eat The Stars.
How to Live Fully and Beautifully
in a Collapsing World
Sarah Wilson
Penguin Random House (2026)
In englischer Sprache.

Vor 30 Jahren

EU & Umwelt „Noch Anfang der siebziger Jahre spielte Umweltpolitik keine Rolle in der damaligen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Mittlerweile [...] wurde Umweltpolitik 1987 ausdrücklich zum Gegenstand der gemeinschaftlichen Politik gemacht. [...] Freilich bewegt sich die Umweltpolitik der Union im Spannungsfeld der unterschiedlichen Interessen ihrer Mitgliedstaaten, und die Orientierung auf Umweltschutz gerät immer wieder in Konflikt mit der Orientierung auf freien Wettbewerb.“



Vor 15 Jahren

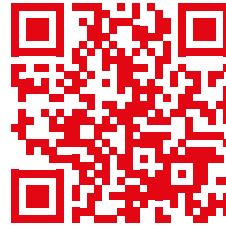
Chemie global „Der Schutz vor gefährlichen Chemikalien hat in Europa in den letzten Jahren beachtliche Fortschritte gemacht. Das wird auch heuer, im Jahr der Chemie, zu Recht gefeiert. Die Firmen, die Chemikalien erzeugen, verwenden und entsorgen, sind sicherer, sauberer geworden. Alles im grünen Bereich? Vielleicht in der EU. Aber wie ist es um die Chemie in anderen Staaten, vor allem in den Entwicklungsländern, bestellt?“



RATGEBER

Lebensnah, verständlich geschrieben
und mit vielen praktischen Beispielen!
Alle aktuellen AK Publikationen
stehen zum Download für Sie bereit.

wien.arbeiterkammer.at/service/ratgeber





Gesellschaftskritische Wissenschaft

Verkehr und Infrastruktur

Die Studien zu **Verkehr und Infrastruktur** können hier abgerufen werden: wien.arbeiterkammer.at/verkehrsstudien



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



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

Die Publikationen können unter studienUV@akwien.at auch als Hardcopy bestellt werden.

Lesen Sie gerne?

Ja!

Interessieren Sie sich für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft?

Ja, aber mir fehlt in anderen Medien oft die Perspektive der Arbeitnehmer:innen.

Dann abonnieren Sie unseren Newsletter, die **Arbeit&Wirtschaft Abendpost**, und erhalten Sie jeden Mittwoch unsere aktuellsten Beiträge.

Nein!

Keine Sorge! Auf dem Instagram-Account des Magazins Arbeit&Wirtschaft (@aundwmagazin) gibt es Videos.

Na klar! Ich glaube fest daran, dass der freie Markt schon alles richten wird.

Dann ist Ihnen nicht mehr zu helfen.

Nein, viel zu kompliziert!

Stimmt nicht! Wir brechen die Inhalte so runter, dass sie alle verstehen.

Arbeit&Wirtschaft Magazin

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

GUTE ARBEIT VERDIENT EINE GUTE PENSION.

#RedenWir

über faire Pensionen

65 ist genug – doch bis dahin muss der Arbeitsmarkt auch alle mitnehmen.
Menschen brauchen sichere Jobs und faire Bedingungen,
um gesund bis zur Pension zu arbeiten.

Faire Arbeit heute sichert die Pension von morgen:

mitmachen.arbeiterkammer.at



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN