

In der Verkehrs- und Umweltpolitik geht es um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für alle. Öffentliche Daseinsvorsorge, Klimaschutz, Rechtssicherheit und demokratische Kontrolle sind wesentliche Elemente für eine aktive und verlässliche Politik auf nationaler und EU-Ebene. Daran wird auch die neue Regierung zu messen sein.

VON SYLVIA LEODOLTER*

Zeit für nachhaltige Impulse



ZUSAMMENFASSUNG:

Ökologische Verantwortung, Bekenntnis zu öffentlichen Dienstleistungen und soziale Gerechtigkeit sind gefragt. Eine Offensive für den Öffentlichen Verkehr, die Sicherung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Verkehrs- und Umweltsektor, die Erhaltung der öffentlichen Wasserversorgung und konsequente Maßnahmen gegen Verkehrslärm und Luftverschmutzung müssen aus ArbeitnehmerInnen-sicht Eingang in das nächste Regierungsprogramm finden.

Umwelt- und verkehrspolitische Themen sind nicht gerade ein Wahlkampfschlager, wenn man von dem verzichtbaren Ruf nach Privatisierung der ÖBB absieht. Das ist auch gut so, denn gerade wenn es um zentrale Dienstleistungen der Daseinsvorsorge wie Wasserversorgung, Abfallentsorgung, Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder um Weichenstellungen für eine nachhaltige Wirtschaft geht, braucht es eine konsistente, langfristig orientierte Politik, die sich nicht an Wahlzyklen orientiert. Aus ArbeitnehmerInnen-sicht sind die Prioritäten dabei klar: Es geht um die Erhaltung und den Ausbau der Daseinsvorsorge in öffentlicher Verantwortung, es geht um die Sicherung der Beschäftigung und der Arbeitsbedingungen im Verkehrs- und Umweltsektor, und es geht um einen schonenden und nachhaltigen Umgang mit unseren Ressourcen.

Daraus ergeben sich auch die konkreten Forderungen für die nächste Legislaturperiode.

ÖV-OFFENSIVE

Wer nicht mobil ist, kann am sozialen und öffentlichen Leben kaum teilnehmen und ist in seinen Arbeitsmarktchancen eingeschränkt. Vor dem Hintergrund der klimapolitischen nationalen und europäischen Ziele und den steigenden Preisen für fossile Treibstoffe ist die Sicherstellung leistbarer Mobilität nur mit einer Offensive für den ÖV möglich. Um die Rahmenbedingungen dafür zu verbessern, ist mehr Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße, sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr, notwendig. Ziel ist ein österreichweiter, integrierter Taktverkehr auf der Basis von einheitlichen Versorgungsstandards und des Ausbaus der dazu notwendigen Infrastruktur

(materiell und immateriell). Dazu gehören auch ein österreichweites Tarif-, Ticket- und Fahrgastinformationssystem sowie einheitliche und sozial gerechte Ermäßigungen sowie Barrierefreiheit beim Zugang und der Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel und der Ausbau der Fahrgastrechte.

ÖBB STÄRKEN

Kein Sozial- und Qualitätsdumping durch Liberalisierung! Im Zusammenhang mit der nach neoliberalen Credo massiv vorangetriebenen Liberalisierung und Privatisierung auch im Verkehrssektor sind vermehrte Anstrengungen erforderlich, damit der ÖV attraktiver wird und weiterhin Arbeitsplatzsicherheit und faire Arbeitsbedingungen bietet. Die ÖBB sind ein unverzichtbarer Teil des öffentlichen Eigentums, und können umfassende Verkehrsdienstleistungen nur

* Mag. Sylvia Leodolter ist Ökonomin und Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr in der AK Wien.

Regierungsprogramm 2008-2013

Als Orientierung und Messlatte für die künftige Regierung ist das vergangene Regierungsprogramm durchaus lesenswert – im Umweltbereich blieb trotz vager Formulierungen vieles offen. www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=32966





ÖV-Offensive statt Dornröschenschlaf .

erbringen, wenn sie integriert bleiben. Eine Privatisierung der ÖBB ist daher auf jeden Fall zu verhindern, das gilt auch für den Verkauf bestehender Unternehmensteile oder Teilunternehmen.

Damit ein fairer Wettbewerb im ÖV überhaupt denkbar ist, muss der Staat einheitliche und verbindliche Regeln für alle Verkehrsunternehmen im Hinblick auf technische Anforderungen, Ausbildungsstandards, Bau-, Betriebs- und Sicherheitsstandards schaffen – hier besteht noch Nachholbedarf. Ebenso wichtig ist die Verhinderung von Sozial- und Qualitätsdumping im Verkehrsbereich: Für jegliche Form von Verkehrsbestellung (Direktvergabe und Ausschreibung) müssen Qualitäts- und Sozialkriterien österreichweit verbindlich verankert werden. Bei Ausschreibungen müssen arbeitnehmerfreundliche Regelungen für den Betriebsübergang

gelten. Es muss auch klar sein, dass die sozialen und ökologischen Wirkungen eines flächenhaften ÖV-Angebots eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln rechtfertigen.

Es gibt aber auch andere „Verkehrs-Baustellen“, an denen die Politik in den kommenden Jahren dringend weiterarbeiten sollte, um das Verkehrssystem klimaverträglich und ressourcenschonend weiterzuentwickeln. Es braucht eine konsequente Offensive für den Güterverkehr, die zu einer Verlagerung auf die Schiene und Schifffahrt führt und die Maßnahmen von der Erhöhung der Lkw-Maut bis zu strengen Kontrollen der Sozialvorschriften auf der Straße oder zu einer Reform der Anschlussbahnförderung bündelt. Der gepriesene Wettbewerb im Verkehr wird derzeit zum Großteil auf dem Rücken des Fahrpersonals ausgetragen. Ob es sich um das

weiter auf Seite 12 →

Gesamtverkehrsplan für Österreich

Die Leitlinien des BMVIT für die österreichische Verkehrspolitik bis 2025 sollen ein „sozialeres, sichereres, umweltfreundlicheres und effizienteres Verkehrssystem“ schaffen. www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf

BILANZ MÜHSAME SCHRITTE

In der vergangenen Legislaturperiode sind – meist nach langem, zähem Ringen – doch wichtige Fortschritte erzielt worden. Dazu zählen etwa neue Rahmenbedingungen für die Verpackungssammlung, erste Schritte zur Einbeziehung von Off-Road-Maschinen in die Feinstaubbekämpfung, neue Grundlagen für die Umwelthaftung und breiter Konsens zur öffentlichen Wasserversorgung. Es gibt aber auch Bereiche, in denen keine Ruhmesblätter beschrieben wurden und erhebliche Rechtsunsicherheiten bestehen, wie etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, im Wasserrecht – Stichwort unzureichende Verbindlichkeit des Kriterienkatalogs Wasserkraft – oder im Lärmschutz. Die Verhandlungen um das Energieeffizienzgesetz, das mit ambitionierten Zielen startete, scheiterten kläglich. Die völlig unkoordinierte Umsetzung der Industrieemissions-Richtlinie in zahlreichen Umweltmaterien hat wieder mit aller Deutlichkeit das Fehlen

eines einheitlichen Anlagenrechts gezeigt. Im Verkehrsbereich wurde die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit dem langfristig orientierten gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag auf neue Beine gestellt, wurden die Fahrgastrechte im ÖV erstmals verankert und verbessert und die Ökologisierung der Lkw-Maut vorangetrieben. Auch in der Verkehrssicherheit oder im Eisenbahnrecht – Stichwort neue, für alle Unternehmen verbindliche Ausbildungsvorschriften – kam es zu positiven Weichenstellungen. Während die Verkehrsinfrastruktur weiter zügig ausgebaut wurde, sind die Verhandlungen für zentrale Regeln für einen fairen Wettbewerb und hohe Sicherheitsstandards im Eisenbahnrecht noch nicht abgeschlossen. Zudem bedrohen die EU-Forderung nach Liberalisierung und der faktische Vorrang für den Straßenverkehr nationale Bemühungen in Richtung Verlagerung und Attraktivierung des ÖV.



Ausflagen österreichischer Frächter in Niedriglohnländer handelt oder die Aufweichung gesetzlicher Vorschriften – alle Maßnahmen verfolgen das primäre Ziel der Minimierung der Personalkosten im Straßengüterverkehr. Deshalb muss die Schaffung sicherer und guter Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten im (Straßen)Verkehr eine Leitlinie der kommenden Jahre werden.

LÄRM UND LUFT

Mehr Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit sind hier nötig! Verkehrslärm beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit der BürgerInnen. Lärm ist auch ein soziales Problem. Eine Wohnumgebung, die Ruhe und Erholung ermöglicht, ist nicht für jeden leistbar. Bei der Lärmreduktion haben fahrzeugseitige Maßnahmen (Schiene, Straße, Flugzeug) Priorität. Aber die

Verkehrszunahmen „fressen die technischen Verbesserungen am Fahrzeug auf“. Gefordert ist die Überarbeitung des Bundes-Umgebungsärmgesetzes und ein neues Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz, das bundeseinheitliche verpflichtende, am Gesundheitsschutz orientierte Grenzwerte, Schwellwerte gemäß dem Vorsorgeprinzip sowie die Verankerung des Verursacherprinzips vorsieht. Klare Vorgaben für Bestandssanierung und laufende Lärminderung im Betrieb sowie eine Koordinationsverpflichtung für Bund und Länder sind nötig. Lärmaktionspläne müssen die Problemzonen, in denen viele Menschen stark belastet sind, konkret benennen und wirksame Lärmschutz-Maßnahmen und Entlastungsziele für die nächsten fünf Jahre enthalten. Maßnahmen wie Fensterförderungen müssen kundenfreundlich und niederschwellig ausgestaltet werden.

Maßnahmen gegen Feinstaub- und Stickoxidbelastung sind dringend erforderlich! Schlechte Luftqualität reduziert die Lebenserwartung der ÖsterreicherInnen im Schnitt um sechs Monate. Vor allem bei Feinstaub und Stickoxiden besteht Handlungsbedarf. Eine Schlüsselrolle kommt auch hier dem Verkehr zu. Daher ist eine konsistente Strategie des Bundes notwendig, die Stickoxid-Emissionen deutlich reduziert und die Bundesländer bei ihren Verantwortlichkeiten im Rahmen des Immissionschutzgesetz-Luft (IG-L) wirksam ergänzt. Synergieeffekte mit dem Klima- und Lärmschutz sowie die Vermeidung von besonders gefährlichen Feinstaub-Fraktionen (z.B. Dieselruß) sind anzustreben. Die wichtigsten Ansatzpunkte sollen dabei der gewerbliche Verkehr, Off-Road-Maschinen, ein konsequenter Ausbau von Fernwärme und Erdgas, die Vermeidung von Feinstaub

(„sekundärer Feinstaub“) aus landwirtschaftlicher Produktion und Lkw-Maut-Zuschläge entsprechend der neuen EU-Richtlinie bilden.

WASSER UND ABFALL

Trotz ernüchternder Erfahrungen mit der Privatisierung der Wasserversorgung weisen EU-Initiativen wiederholt in Richtung Liberalisierung. Der jüngste Anlauf konnte dank des Erfolgs von über 1,7 Millionen Stimmen für die Europäische Bürgerinitiative „Wasser und sanitäre Grundversorgung sind ein Menschenrecht“ gestoppt werden. Nun gilt es, die Versorgung mit Wasser sowie anderen öffentlichen Dienstleistungen durch die öffentliche Hand nachhaltig abzusichern. Sowohl für den weiteren Ausbau der Wasserkraft, als auch hinsichtlich der Gewässerökologie liegen die bisherigen Umsetzungen weit hinter den Plänen. Insbesondere bei Kraftwerksplanungen ist mit einer Verschärfung von Zielkonflikten zu rechnen. Es braucht daher eine strategische, österreichweite Planung, welche sowohl klima-, energie-, umwelt- und gesellschaftspolitische Aspekte berücksichtigt.

Umweltpolitisch geboten ist auch eine konsequente Abfallpolitik. In Sachen Abfallvermeidung (z.B. Förderung von Mehrweggetränkeverpackungen) fehlen noch immer wirksame Maßnahmen und verbindliche Vorgaben. Die kürzlich beschlossene AWG-Novelle Verpackungen ermöglicht einen grundlegenden Systemwandel in Richtung Wettbewerb. Dieser muss aber erst im Detail umgesetzt werden, damit es zu Entlastungen für die KonsumentInnen kommt. □

TREIBHAUSGASE

WENIG GLANZ IN ÖSTERREICHS KLIMAPOLITIK

In der Kyoto-Periode 2008 bis 2012 sollte Österreich im Schnitt jährlich nicht mehr als 68,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente an Treibhausgasen (THG) emittieren. Tatsächlich wurden 2011 aber 82,8 Millionen Tonnen Treibhausgase emittiert – ein Anstieg um sechs Prozent gegenüber dem Kyoto-Basisjahr. Das Einzige, was die Bilanz ein wenig verbessert, ist der leichte Rückgang an Emissionen aufgrund der Wirtschaftskrise. Problematisch bei den bestehenden Instrumenten der Klimapolitik (Klimaschutzgesetz, Klima- und Energiefonds) ist vor allem, dass sie sich einer fundierten Evaluierung entziehen und verteilungspolitische Aspekte zur Gänze vernachlässigen.

