



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der AK Wien

Resolution Nr. 3

der Fraktion sozialdemokratischer GewerkschafterInnen
an die 173. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
am 12. November 2019

KLIMAPOLITIK MUSS SOZIAL GERECHT GESTALTET WERDEN

Die Auswirkungen der von Menschen gemachten Klimakrise werden weltweit immer stärker spürbar. Der Klimawandel erhöht die Risiken für Instabilität in jeder Form. Naturkatastrophen als Folge des Klimawandels vernichten immer öfter die Lebensgrundlagen von Menschen. Der Verlust an Lebensräumen von Pflanzen und Tieren und mit ihm das Aussterben vieler Arten wird beschleunigt. In Europa beeinträchtigt der Klimawandel die Produktivität der Wirtschaft, die Infrastruktur, die Möglichkeiten der Nahrungsmittelerzeugung und die Gesundheit der Menschen. Wetterbedingte Katastrophen verursachen wirtschaftliche Kosten in Rekordhöhe. Häufig sind Menschen mit geringem Einkommen davon besonders schwer betroffen.

Im Klimaabkommen von Paris haben sich fast alle Staaten der Welt dazu verpflichtet, in einer gemeinsamen Anstrengung den Klimawandel zu bekämpfen und einzudämmen. Für die EU zählt die Bekämpfung des Klimawandels zu den wichtigsten politischen Zielen. So forderte der Europäische Rat im Juni „einen gerechten und sozial ausgewogenen Übergang zu einer klimaneutralen EU im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris“. Dazu muss der Einsatz fossiler Energieträger (Kohle, Erdöl, Erdgas) immer weiter verringert werden, um ab 2050 eine CO₂-freie Energieversorgung zu gewährleisten.

Dieser Ausstieg aus den fossilen Energieträgern wird einen tiefgreifenden Wandel der Wirtschaft mit sich bringen. Die Steigerung der Energieeffizienz und der Ersatz von fossilen durch erneuerbare Energieträger spielen dabei eine wichtige Rolle, aber auch der Energieverbrauch selbst muss verringert werden. Dies sind Prozesse, für die eine wissenschaftliche Begleitung, etwa durch den jüngst in Wien eingerichteten Klimarat, von Vorteil ist. Denn die Dekarbonisierung lässt ähnlich weitreichende Veränderungen auf mehreren Ebenen erwarten, wie sie die Mechanisierung im 19. Jahrhundert oder die Computerisierung seit den 1970er Jahren zur Folge hatten.

Aus Sicht der Arbeiterkammer muss dieser Prozess gerecht und im Sinne der ArbeitnehmerInnen gestaltet werden. Strategien für diese sogenannte „Just Transition“ nehmen die klimapolitischen Erfordernisse ernst und stellen gleichzeitig ArbeitnehmerInnen – nicht zuletzt in den negativ betroffenen Branchen – ins Zentrum. Die nachteiligen Auswirkungen müssen abgemildert werden, das positive Potenzial, das in der Transformation steckt, muss zum Vorteil der ArbeitnehmerInnen genutzt werden. Die Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien hat in ihrer 171. Sitzung einen Antrag angenommen, in dem konkrete Projekte für die Gestaltung dieser „Just Transition“ gefordert werden. In der vorliegenden Resolution benennt die Arbeiterkammer diejenigen politischen Maßnahmen, die für eine wirksame Verminderung der Treibhausgasemissionen in Österreich vordringlich sind, und legt dabei den Schwerpunkt auf deren sozial gerechte Gestaltung.



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der AK Wien

Die Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien beschließt daher in diesem Sinn:

- Mit dem Übereinkommen von Paris haben sich fast alle Staaten der Welt zum Ziel verpflichtet, den Temperaturanstieg deutlich unter 2°C zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um ihn auf 1,5° C zu begrenzen. Weltweit soll in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ein Gleichgewicht zwischen den Emissionen von Treibhausgasen und ihrer Bindung erzielt werden (Klimaneutralität). Für die EU bedeutet dies, dass sie bis 2050 Klimaneutralität erreichen soll, ein Ziel, zu dem sich auch die Bundesregierung bekennt. Die Arbeiterkammer unterstützt dieses Ziel.
- Zur Erreichung der Klimaziele braucht es alle Instrumente: Investitionen, Ge- und Verbote, Ökosteuern und andere steuerliche Instrumente sowie „weiche“ Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung. Diese unterschiedlichen Instrumente müssen einander sinnvoll ergänzen.
- Verfehlt Österreich seine Klima- und Energieziele 2030, so drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Es ist daher sinnvoll, jetzt in den Klimaschutz zu investieren, statt Strafzahlungen zu riskieren. Die Arbeiterkammer schlägt ein eigenes Klimaschutz-Investitionspaket vor, mit dem die öffentliche Hand in den nächsten zehn Jahren € 1 Milliarde pro Jahr zusätzlich klimawirksam investiert. Es soll folgende Elemente umfassen:
 - € 40 Millionen zusätzlich für Investitionszuschüsse zur Photovoltaik
 - € 100 Millionen zusätzlich für die thermische Sanierung von Bundesgebäuden
 - € 200 Millionen zusätzlich für die thermische Gebäudesanierung und für den Ausstieg aus fossilen Heizsystemen
 - € 50 Millionen zusätzlich für die betriebliche Umweltförderung (Verbesserung der Energieeffizienz in Betrieben)
 - € 40 Millionen zusätzlich für Investitionen in den Ausbau der Radinfrastruktur
 - € 550 Millionen zusätzlich für den öffentlichen Verkehr (mehr ÖV-Angebot bestellen, Infrastruktur rascher ausbauen, Angebote im ländlichen Raum; leistbare Tickets)
 - € 20 Millionen zusätzlich für innovationsorientierte Klima- und Energieforschung
- Der Verkehrssektor ist derjenige Bereich, in dem seit 1990 die bei weitem größten Zuwächse an Emissionen zu verzeichnen sind. Es gibt keine Lösung der Klimakrise ohne tiefgreifende Änderung im Verkehrssystem. Das bedeutet insbesondere:
 - Der öffentliche Verkehr ist ein zentrales Element der Dekarbonisierung und muss daher gestärkt werden. Verkehrsdiensteverträge müssen noch 2019 in allen Bundesländern abgeschlossen werden, deren Finanzierung ist sicherzustellen; es braucht deutlich mehr Angebot im Nahverkehr auf der Bahn.
 - Im ländlichen Raum braucht es gezielte Maßnahmen. Das Leitbild muss eine Siedlungsstruktur sein, in der praxistaugliche Alternativen zum Auto existieren. Dafür braucht es jeweils angepasste Lösungen, die vor Ort entwickelt werden, eine gute Abstimmung der Verkehrsträger und Infrastrukturinvestitionen in Park&Ride-Anlagen, in den Ausbau des Radwegenetzes und in Ladestationen für E-Fahrzeuge sowie ein alltagstaugliches Angebot an Mikro-ÖV.

- Schließlich ist es auch nötig, den Autoverkehr dort einzubremsen, wo der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist. Das hat Vorteile für das Klima, für die Luftqualität, für den Lärmschutz, für den öffentlichen Raum – und damit für die Lebensqualität der Menschen.
- **Keine Zwei-Klassen-Energie-Gesellschaft!** Die Berücksichtigung sozialer und verteilungspolitischer Auswirkungen der Maßnahmen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der klima- und energiepolitischen Ziele. Denn nur so kann auch die nötige, breite gesellschaftliche Akzeptanz hergestellt werden. Bei verteilungspolitischen Auswirkungen geht es um die Verteilung zwischen KonsumentInnen und Unternehmen, aber auch um die Verteilung zwischen den Haushalten. Da Energie für die Deckung vieler menschlicher Grundbedürfnisse gebraucht wird, ist die Energieversorgung als Leistung der Daseinsvorsorge anzusehen. Das bedeutet insbesondere:
 - Energiearmut muss entschlossen bekämpft werden. Betroffene müssen rechtlich besser abgesichert werden. Eine Energiearmuts-Plattform muss eingerichtet werden, um Sozialeinrichtungen, Ombudsstellen und Energieversorger zu vernetzen. Grundvoraussetzung ist eine klare Definition von Energiearmut.
 - Die Netzkosten und die Kosten der Ökostromförderung müssen fair verteilt werden. Ausnahmen für Großverbraucher sind zu beenden, ebenso wie die übermäßige Belastung der Haushalte. Der Ökostromausbau ist vermehrt durch die öffentliche Hand zu finanzieren, insbesondere der Ausbau von Photovoltaik (PV).
 - Energieeffizienz-Maßnahmen müssen zu tatsächlichen Energieeinsparungen führen und auch auf die Bedürfnisse von Haushalten mit niedrigen Einkommen zugeschnitten werden, etwa im Energieeffizienzgesetz.
- Für die Erreichung der Klima- und Energieziele braucht es gezielte ordnungspolitische Maßnahmen. Sie müssen rasch umgesetzt sowie kosteneffizient und sozial gerecht ausgestaltet werden:
 - Einbeziehung von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung – zB durch Änderung der Wohnbauförderung, der Stellplatzverpflichtung etc mit dem Ziel der Ortskernverdichtung und der Verkürzung der Wege; Rahmenkompetenz des Bundes in der Raumplanung;
 - Klarer Fahrplan für Ausstieg aus fossilen Heizsystemen – gekoppelt mit Fördermaßnahmen;
 - Mehr erneuerbare Energie durch eine rasche Umsetzung eines effizienten Erneuerbaren Ausbaugesetzes; förderliche Rahmenbedingungen für den notwendigen Ausbau der Infrastruktur;
 - Ausbau und Stärkung der KonsumentInnenrechte im Bereich der Wärmeversorgung;
 - City-Logistik: Fahrverbote für fossil angetriebene LKW und Lieferfahrzeuge; schrittweise Umsetzung nach einem klaren Zeitplan;
 - Tempolimits als Klimaschutz- und Verkehrssicherheitsmaßnahme strenger kontrollieren und schrittweise senken;
 - Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement in größeren Betrieben;
 - Grundlegende Novelle des Energieeffizienzgesetzes, um wirkliche Verbesserungen in diesem Bereich zu erzielen;

- **Mittelfristig Verpflichtung zu bestimmten besonders kosteneffizienten Maßnahmen der thermischen Sanierung im Wohnbau und in betrieblichen Gebäuden.**
- **Stärkung ökologischer Elemente im Steuersystem, Abbau klimaschädlicher Subventionen:**
 - **Ende der Privilegien des Flugverkehrs: Erhöhung der Flugticketabgabe (national), Ende der Umsatzsteuerbefreiung für innereuropäische Flugtickets (auf EU-Ebene); Besteuerung von Kerosin (auf EU-Ebene).**
 - **Energieabgabenrückvergütung an ökologische Kriterien knüpfen; Verringerung des Vergütungssatzes; hingegen Stromverbrauch des öffentlichen Verkehrs von der Energieabgabe befreien.**
 - **Ökosteuern müssen Teil eines Gesamtpakets sein. Zentraler Beurteilungsmaßstab aus Sicht der Arbeiterkammer ist deren soziale Ausgewogenheit und ihre Wirkung auf die Verteilung. Wichtiger als die Finanzierungsfunktion ist aus Sicht der Arbeiterkammer die Lenkungswirkung von Ökosteuern. Diese ist etwa durch einen EU-weiten CO₂-Mindestpreis zu erwarten, der wie eine CO₂-Steuer wirkt und den bestehenden Zertifikatehandel ergänzen/verbessern kann.**
 - **Auf EU-Ebene soll sich Österreich dafür einsetzen, dass mittelfristig das System der Gratzuteilung von Zertifikaten im EU ETS durch ein System des Grenzausgleichszolls ersetzt wird, da dieser treffsicherer und nachhaltiger wirkt.**
 - **Flächendeckende LKW-Maut (mehr Wettbewerbsgerechtigkeit für die Schiene).**
 - **Pendlerpauschale ökologischer und sozial gerechter machen: Umstellung der Pendlerförderung auf einen kilometerabhängigen Absetzbetrag (Pendlerabsetzbetrag). Als Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel soll bei überwiegender Benutzung der Öffis der große Pendlerabsetzbetrag zustehen (Öko-Bonus). Bei der Umgestaltung des Verkehrssystems muss auf die Bedürfnisse der PendlerInnen Rücksicht genommen werden.**
 - **Mehr Geld für den Öffentlichen Verkehr in den Gemeinden durch verpflichtende Verkehrsanschlussabgabe mit einem Mindestsatz, um „Standort-Dumping“ zu vermeiden. Die Einnahmen daraus sollen – wie schon im Gesetz vorgesehen – für den öffentlichen Verkehr verwendet werden.**
 - **Förderung der Elektromobilität neu gestalten: Das aktuelle Fördermodell für private und betriebliche E-Fahrzeuge ist sozial unausgewogen und ineffektiv. Künftige Förderungen sollen dort ansetzen, wo es am meisten bringt – auf der ersten/letzten Meile zum Anschluss an den ÖV.**
- **Stärkung und Weiterentwicklung des Industriestandortes Österreich im Rahmen der Dekarbonisierung durch Maßnahmen, die die energieintensiven Unternehmen und besonders betroffene Branchen wirksam in Richtung Umbau hin zu neuen, klimafreundlichen Produktionsweisen und Produkten unterstützen. Dabei müssen Chancen und Alternativen für die Beschäftigten im Sinne eines sozial gerechten Strukturwandels („Just Transition“) ein zentrales Element sein (Maßnahmen im Bereich der Qualifikation und Weiterbildung, arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, Erhalt des öffentlichen Eigentums).**

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrstimmig