

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 01**

### **Ökologische Gewichtung der Mehrwertsteuer**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich als Sofortmaßnahme gegen die Klimakatastrophe für eine ökologische Gewichtung der Mehrwertsteuer aus.**

Die CO<sub>2</sub> Emission und auch der Rohstoffverbrauch bei den Konsumprodukten könnte entscheidend verringert werden, wenn die Produkte umweltfreundlicher produziert würden. Wenn Produkte aufgrund von langen Transportwegen oder schlechter Qualität für einen erhöhten CO<sub>2</sub> Ausstoß oder zu erhöhtem Rohstoffverbrauch beitragen, sollte sich das auch im Preis des Produktes widerspiegeln. Dringend benötigte Lenkungseffekte zur Erhaltung der Lebensgrundlage aller Menschen auf diesem Planeten können in einem gewinnorientierten System offenbar nur durch die verpflichtende Herstellung der Kostenwahrheit generiert werden, die vielen gutgemeinten Versuche der freiwilligen Selbstbeschränkungen durch die Industrie können als gescheitert betrachtet werden. Das Handlungsmomentum liegt somit bei der Politik. Da wäre eine Ökosteuer mit sozial verträglichem Ökobonus-System als Lenkungsmaßnahme geeignet.

Da diese Ökosteuer nicht so schnell zu verwirklichen ist wie es nötig wäre, sollte als rasche Sofortmaßnahme mit einer ökologischen Gewichtung der Mehrwertsteuer die Umweltproblematik verringert werden.

Die Einführung einer ökologisch gewichteten Mehrwertsteuer wird nur eine Zwischenlösung sein, bis eine echte Öko-Steuer wirksam werden kann.

Besonders umweltverträgliche und nachhaltige Produkte sollten einen stark verringerten Mehrwertsteuersatz haben, während andere umweltschädlichere Produkte einen stark erhöhten Mehrwertsteuersatz bekommen. In die Bewertung der Umweltverträglichkeit eines Produktes sollte der gesamte Produktlebenszyklus einbezogen werden, von Produktion, über Transport und Nutzungsfaktoren wie z.B. laufender Energieverbrauch, bis hin zur Entsorgung bzw. Recyclierbarkeit.

Die Soforteinführung einer ökologisch gewichteten Mehrwertsteuer würde dann nämlich auch die Politiker bzw. Ministerien unter Druck setzen, rasch eine sozial verträgliche Ökosteuer einzuführen.

Das ist also eine hoffentlich nur kurzfristige Lenkungsmaßnahme, um den CO<sub>2</sub> Ausstoß und den Materialverbrauch zu senken.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 02**

### **Verbot für umweltschädliche Kunststoffverpackungen**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich für ein Verbot von nicht biologisch abbaubaren Einweg-Kunststoffverpackungen in der Lebensmittelindustrie und im Handel aus.**

Wie sich leider gezeigt hat, können die Probleme mit Plastikverpackungen nur mit Mülltrennung und Wiederverwertung nicht gelöst werden.

Die Rücklaufquote von Plastikverpackungen ohne Pfandsystem ist zu gering und liegt trotz Sammelstellen in den Städten, die für die KonsumentInnen gut zu erreichen sind, weit unter 90 %. Aber selbst wenn die Sammelquote bei nahezu 100 % wäre, ist die derzeit gängigste Nachnutzung die Verbrennung. Verbrennung von Plastikmüll bedeutet aber, dass bislang Jahrmillion lang in Form von Erdöl unter der Erde gebundenes gespeichertes CO<sub>2</sub>, dem Ausgangsrohstoff der diversen petrochemischen Produkte, zurück in den Kreislauf eingebracht wird und in Folge in der Atmosphäre als Klimagas wirksam wird. Die andere Form der „Verwertung“ ist die Deponierung, bis technische Möglichkeiten gefunden werden.

Ein echtes Recycling, wo aus Plastikgebinden zu 100 % wieder Plastikgebinde erzeugt werden, findet derzeit nicht oder fast nicht statt, ist technisch aufwändig und nur bei strenger sortenreiner Sammlung kostendeckend machbar. Bei solchem Aufwand stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit und der Machbarkeit, vor allem wo praktikable Alternativen verfügbar wären.

Eine Lösung, die ökologisch einwandfrei wäre, wären Verpackungen mit einem Pfandsystem auf Mehrweggebinde.

Da diese Umstellung natürlich Zeit braucht und die ProduzentInnen wahrscheinlich logistische Probleme haben Mehrweggebinde für ihre Produkte zu finden, die genormt sind und auch für andere Anwendungen verwendet werden können, sollten diese vermeintlich unumgängliche Einwegverpackungen als Sofortmaßnahme nur noch aus biologisch abbaubaren umweltfreundlichen Stoffen hergestellt werden. Diese biogenen Stoffe sind dabei kein Aushub von Jahrmillionen gebundenem CO<sub>2</sub>, sondern

entstammen dem gegenwärtigen CO<sub>2</sub> Zyklus. Und auch bei Deponierung und Zerfall oder ungewollter Einbringung in die freie Natur durch „Littering“ wäre zumindest das Problem von Mikroplastikteilchen in Wasser und Boden entschärft bzw. verringert.

Die enorme Schadwirkung von Plastikemissionen auf Meeresorganismen ist nachgewiesen und vermögen langfristig das ökologische Gleichgewicht der Meere derart zu stören, dass die Ozeane als wichtigster CO<sub>2</sub> Speicher womöglich bald kippen könnten, wodurch sich die Erwärmung dem Kipppunkt nähert und vollends unkontrollierbar würde. Ob die Aufnahme von Mikroplastik über die angereicherte Nahrungskette auch beim Menschen relevante Gesundheitsschäden hervorruft ist wissenschaftlich noch nicht abschließend geklärt, aber es besteht der Verdacht, dass Mikroplastik ab einer gewissen Konzentration auch beim Menschen Gesundheitsschäden hervorruft.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 03**

### **CO<sub>2</sub> emissionsfreie Taxis**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge für den Personentransport (Taxis und Mietwagen) in einer kurzen Übergangsfrist ohne CO<sub>2</sub> Emissionen betrieben werden müssen.**

Die CO<sub>2</sub> Emissionen im Sektor Verkehr sind seit 1990 weit stärker angestiegen als in allen anderen Bereichen. Damit hat der Verkehr mit einem Anteil der CO<sub>2</sub> Emissionen von 45,4 % einen sehr wesentlichen Anteil daran, dass Österreich seine Klimaziele nicht erreicht. (\*)

Natürlich wäre es prinzipiell sinnvoll für die Ökobilanz, CO<sub>2</sub> emittierende Fahrzeuge generell zu verbieten. Da dies aber realistisch (noch) nicht umsetzbar ist sollte man ganz rasch dort Maßnahmen setzen, wo die Fahrzeuge besonders intensiv genützt werden und entsprechend viele Kilometer im Jahr zurücklegen.

Da CO<sub>2</sub> emissionsfreie LKW derzeit noch nicht im Handel in ausreichender Zahl bzw mit ausreichender Reichweite zur Verfügung stehen, sollte man zunächst bei den gewerblich genutzten PKW (Taxis, Mietwagen) ansetzen und innerhalb einer möglichst kurzen Frist die CO<sub>2</sub> emittierenden PKW durch umweltfreundlichere Fahrzeuge ersetzen. Während dies bei diversen Carsharing Start-Up-Unternehmen für die Privatnutzung schon oftmals der Fall ist, ist dies bei Fahrzeugen, die mit FahrerIn gemietet oder beauftragt werden, noch nicht der Fall. Hier besteht dringender Aufholbedarf, eine neue Lizenzerteilung für neu angemeldete gewerbliche Fahrzeuge sollte nur noch für emissionsfreie Fahrzeuge erfolgen.

-----  
(\*) Daten entnommen dem Klimaschutzbericht 2018 des Umweltbundesamtes

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 04**

### **Umweltmobilitätsbonus**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass Personen, die auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder aber zumindest ihre Fahrzeuge CO<sub>2</sub> emissionsfrei betreiben (Elektroauto, Wasserstoff) einen einjährigen Umweltmobilitätsbonus in Form von Gratis-Kilometern bei der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten.**

Ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel und der völlige Verzicht auf ein eigenes CO<sub>2</sub> emittierendes KFZ wäre eine sinnvolle und sofort wirksame Maßnahme, die CO<sub>2</sub> Emissionen drastisch zu verringern. Da das Auto immer noch für viele Personen bequemer und zeitsparender ist, wird dieses „Opfer“ kaum jemand um der Umwelt willen auf sich nehmen. Dazu kommt, dass man als Mensch ein „Gewohnheitstier“ ist und sich nicht gerne umstellt.

Andererseits kann es durchaus Vorteile haben, wenn man kein eigenes Auto besitzt. Es gibt bereits viele Menschen, die nach einer anfänglichen Umstellungsphase ein eigenes Auto nicht mehr benötigen. Es ist nur schwierig die ersten Monate, wo man seine Gewohnheiten noch nicht umgestellt hat.

Daher sollte als Anreiz ein Umsteigerbonus für ein Jahr in Form von Gratis-Öffis in der Stadt sowie eine Kilometerbank mit Gratis-Kilometern (z.B. 1000 km Bahn innerhalb Österreichs) den Umstieg weg vom Auto hin zum öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern. Die Person müsste sich aber verpflichten, innerhalb des Jahres kein CO<sub>2</sub> emittierendes Fahrzeug anzuschaffen.

Es ist zu erwarten, dass nach diesem Jahr auch eine beträchtliche Zahl der UmsteigerInnen die Vorteile erkennt und auch weiterhin die öffentlichen Verkehrsmittel benützt.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 05**

### **Europaweite Pfandflaschen**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert die Bundesregierung und die zuständigen Stellen auf, die Entwicklung europaweit einheitlicher Pfand-Glasflaschen als Grundlage eines europäisch einheitlichen Pfandflaschensystems in der Europäischen Union zu forcieren.**

Ziel ist die Festlegung und Spezifikation eines technischen Standards für Pfandflaschen für sämtliche gehandelten flüssigen Lebensmittel und Getränke in verschiedenen gängigen und praktisch gehandelten Volumensgrößen.

Folgende besondere Gesichtspunkte müssten dabei u.a. beachtet werden: Lebensmittelsicherheit, Praktikabilität, Bruch- und Gebrauchssicherheit, Haltbarkeit, geringes Gewicht, Recyclierbarkeit.

Sämtliche Mitgliedsstaaten sollen sich dann diesem einheitlichen, praktikablen System anschließen können.

Ein deutlich verstärkter Einsatz von Pfandflaschen hätte positive Effekte auf Energie- und Ressourcenverbrauch, Schutz der Bevölkerung vor Weichmachern, hormonell wirksamen Substanzen, Mikroplastik-Partikeln und anderen aus Kunststoff sich herauslösenden Substanzen.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrstimmig

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 06**

### **Decarbonisierter Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehr**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert von der EU die Bedarfserhebung, Prüfung der Machbarkeit, Kostenabschätzung und Kostenverteilung, Linienführung und sinnvolle zeitliche und prioritäre Abfolge von Baustufen, sowie die generelle und grundlegende Planung eines EU-weiten decarbonisierten Fernverkehrssystems noch während der laufenden EU-Legislaturperiode.**

In sämtlichen derzeit geführten Diskussionen und Überlegungen wird eine Tatsache offensichtlich: Wer - aus welchen Gründen auch immer - eine Reise über hunderte oder tausende Kilometer antreten möchte oder muss, findet zum hochproblematischen Verkehrsmittel „Flugzeug“ keine allgemein zumutbare Alternative. Eine besondere Charakterisierung dieser Problematik waren im Zuge des letzten EU-Wahlkampfes gestellte Fragen an EU-PolitikerInnen nach ihrer persönlichen Wahl des Reisemittels nach Brüssel und Strasbourg.

Jedoch zeigen internationale Beispiele, dass es sehr wohl möglich ist, klassische Flugreisedistanzen auch mit potentiell CO<sub>2</sub>-emissionsfreien schienengebundenen Verkehrsmitteln zu bewältigen, sofern diese preislich und zeitlich einigermaßen konkurrenzfähig sind. Beispiele dafür sind die zunehmende Verbreitung von Hochgeschwindigkeitszügen in China oder der bereits in Bau befindliche Chuo-Shinkansen in Japan, welcher ausdrücklich zur Entlastung des Luftraumes zwischen Tokio und Osaka gebaut wird.

Sollte Europa diesen weltweiten Mega-Trend ignorieren, drohen nicht nur Strafzahlungen wegen verfehlter CO<sub>2</sub>-Ziele, sondern auch verfestigte technologische Abhängigkeit eines ganzen Industriezweiges und somit Arbeitsplatzverluste und noch viel gravierendere Verluste an europäischer Wertschöpfung. Dies betrifft nicht alleine die Europäische Union als Wirtschaftsgemeinschaft, sondern in besonderem Ausmaß auch die Stadt Wien mit ihren bedeuten Standorten von Siemens und Bombardier.

Weiters drohen der Republik Österreich bei Nichterstellung eines solchen zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes Nachteile durch Investitionen in eine möglicherweise schon bald obsoleete Infrastruktur (3. Piste Schwechat) und verfehlte und damit stark verteuerte Raumplanung. Das wäre „Geldverbrennung“ par excellence.

Speziell Wien wäre einerseits aufgrund der geographischen Lage höchstwahrscheinlich Drehscheibe und Verkehrsknotenpunkt, steht aber andererseits aufgrund des derzeitigen starken Bevölkerungswachstums vor einer Phase des Neubaus und der Nachverdichtung. Es wäre daher höchst sinnvoll und politisch verantwortungsvoll, diese absehbar notwendigen Bautätigkeiten in Abstimmung mit den benötigten und freizuhaltenen Flächen für den europaweiten Hochgeschwindigkeitsverkehr durchzuführen – nur, dafür müssten diese in der zeitlichen Abfolge schon vorher und rechtzeitig festgelegt sein.

Dabei spielt die konkrete Art des Verkehrsmittels (Bahn, Magnetschwebbahn, Hyperloop oder dergleichen) vorläufig keine Rolle, da die raumplanerischen Anforderungen (lange, möglichst gerade und direkte Verbindungen) für sämtliche denkbaren Systeme ähnlich oder sogar identisch sind.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 07**

### **Entleihbare Fahrradanhänger bei Supermärkten**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass KonsumentInnen bei Einkäufen in Supermärkten für den Warentransport nach Hause Fahrradanhänger ausleihen können und fordert die Bereitstellung derselben durch den Einzelhandel.**

Wien ist die lebenswerteste Stadt der Welt. Ein bedeutender Beitrag zu diesem schönen und auch standortpolitisch bedeutsamen Ergebnis kommt dabei von der frühzeitig beschlossenen und bereits seit mehreren Landtagsperioden verfolgten Strategie zur Veränderung des „Modal Splits“ weg vom gesundheits- und umweltschädlichen Verkehrsmittel „Automobil“ zu Gunsten öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades. Der einfachste und naheliegende Ansatz dazu ist es, indem man von vornherein Öffi- und Fahrrad-affinen Menschen bessere Infrastruktur zur Verfügung stellt.

Wesentlich schwieriger dagegen ist es, auch jene Menschen zu Änderung des Mobilitätsverhaltens zu bringen, die das nicht schon von vornherein wollen. Denn realistischere lässt sich ein Bewusstseins- und Gewohnheitswandel in der Struktur des täglichen Lebens nicht mittels politischer Verordnungen einfach autoritär „von oben“ anordnen - man muss Wege finden und Maßnahmen treffen, dass der Wunsch von den betroffenen Menschen selbst empfunden wird.

Der erfolgversprechendste Weg dafür ist es, die Gründe und Ursachen für Anschaffung und Nutzung von Kraftfahrzeugen zu finden und mittels Ausarbeitung von komfortableren und praktischeren Alternativen obsolet zu machen, sowie den betroffenen Menschen in ihrem eigenen Alltag selbst erlebbare und ausprobierbare Alternativen bereit zu stellen.

Gerade die BezieherInnen von mittleren und kleineren Einkommen sind in dieser Frage von entscheidender Bedeutung. Denn sie sind einerseits wegen der in Österreich bestehenden ungleichen Verteilung die zahlenmäßig größte und somit für das „Ökosystem Stadt“ bedeutsamste Gruppe, andererseits sind sie (tendenziell vergleichsweise stärker als Menschen mit hohem Einkommen, Vermögen und Status) eher bereit, eine Anpassung der Lebensgewohnheiten je nach finanzieller Günstigkeit

überhaupt in Erwägung zu ziehen.

Erforscht man die Ursachen und Motivationen für die Anschaffung eines eigenen Kraftfahrzeuges, so wird häufig auch der Punkt „Erledigung von Einkäufen“ angeführt. Denn wer mehr einkauft, als beispielsweise in einen Einkaufskorb oder Rucksack hineinpasst, ist zum Transport des Einkaufes typischerweise auf ein Auto angewiesen - und das, obwohl für viele Menschen dieser Transport auch mit einem Fahrradanhänger bewältigbar wäre. Dass dies derzeit nicht praktiziert wird, hat vielfältige Ursachen.

So sind die Anschaffungskosten eines Radanhängers relativ hoch (mehrere Hundert bis über € 1.000,-) und die Qualität gering (tragende Teile aus Plastik, welche oft nicht einmal 2 Jahre lang halten), wodurch vor allem Menschen mit mittlerem und kleinerem Einkommen von der Anschaffung abgeschreckt werden und somit gar nicht erst in die Lage kommen, die Nutzung eines Fahrradanhängers selber in der Praxis zu erleben.

Dazu kommt auch noch das Problem des Platzbedarfes: Vor allem Gemeindebaubewohner haben oft nur kleine und schlecht zugängliche Kellerabteile.

Daher kann von einem niederschweligen Zugang keine Rede sein.

Man sieht jedoch am Beispiel des Einkaufswagens, der standardisiert, praxistauglich und durch die hohe Stückzahl auch kostengünstig ist, dass Einzelhandelsketten zur Lösung der Mobilitäts- und Transportprobleme ihrer KundInnen beitragen können.

Da die Thematik alle Supermarktketten in verschiedenen Ländern gemeinsam betrifft, wäre zur Nutzung von Skaleneffekten ein gemeinschaftlich durchgeführtes Projekt zur technischen Spezifikation und gemeinsamen Anschaffung am sinnvollsten.

Als zusätzliche Erleichterung für die KonsumentInnen wäre auch die Stationierung von Fahrradanhängern direkt am Wohnort bzw. im Wohngrätzel denkbar – in diesem Fall besteht für die Konsumentinnen und Konsumenten sogar noch die zusätzliche Erleichterung, dass man den Anhänger nicht den ganzen Weg zum Supermarkt zurück bringen muss und auch die leidige Parkplatzsuche mit dem Auto entfällt.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 08**

### **Mobilitätsgarantie bei Urlaubsfahrten mit der Bahn**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass die ÖBB sowie andere Eisenbahngesellschaften ein europaweites System ausarbeiten, das bei Urlaubsreisen mit der Bahn auch die Mobilität bis zum Urlaubsort, zu dem es keine direkte Bahnverbindung gibt, eingerichtet und garantiert wird.**

Ein typischer Anwendungsfall und Motivation für die Anschaffung eines Automobils mit Verbrennungsmotor ist die Nutzung im Urlaub. UrlauberInnen wollen nicht am Urlaubsort festsitzen, sondern mobil sein. - Ein Hauptproblem, das den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf Elektro-Autos verhindert, ist nicht nur der hohe Preis, sondern auch die geringe Reichweite, die besonders bei Urlaubsfahrten schlagend wird. Herkömmliche Fahrzeuge haben große Reichweiten und sind rasch zu betanken. Deswegen kommt für potentielle UmsteigerInnen ein Elektro-Auto nicht in Frage. Ein Auto für den Urlaub ist zwar ein Spezialfall, denn der Einsatz ist kurz (wenige Wochen im Jahr) und zeitlich vorhersehbar. Trotzdem gibt es viele AutobesitzerInnen, die ein Auto im Urlaub vermissen würden und denen der zusätzliche Preis für ein Leihauto für die 2-3 Wochen im Urlaub zu teuer ist. Das ist ein schwerwiegendes Argument für die Beibehaltung herkömmlicher KFZ, welches aber obsolet gemacht werden kann.

Die Bahnfahrt kann nicht zu allen End-Destinationen in den jahrelang die Spitzenplätze anführenden Lieblingsurlandsländern der Österreicher, wie z.B. Italien, Kroatien etc. garantiert werden. Hier sind die Bahngesellschaften und im Speziellen die Bahn-Reisebüros gefordert, praktikable und preisgünstige Lösungen für Bahn-Urlaubsreisende zu finden. Diese Lösungen könnten z.B. Bahntaxi-Shuttles sein, die vom Endbahnhof zum Urlaubsort fahren, oder Leihwagen, die in Kombination mit dem Bahnticket besonders preisgünstig sind. Auch der Ausbau von Nebenbahnen zu beliebten Urlaubsdestinationen wäre überlegenswert. Das alles müsste für UrlauberInnen möglichst einfach und preisgünstig sein, z.B. so: Der/die Bahnreisende gibt dem Bahn-Reisebüro beim Abfahrtsort den Urlaubszielort an, und die Bahn entwickelt für ihn ein Mobilitätskonzept, mit dem der Kunde/die Kundin bei Bahnausfällen oder anderen Zwischenfällen sein/ihr Ziel sicher erreicht.

In Regionen und Urlaubsorten, in welchen erfahrungsgemäß eine hohe Dichte an

Urlaubsgästen besteht, könnt auch ein Mobilitätskonzept mit Anruf-Sammeltaxis zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse beitragen. Diese Sammeltaxis könnten auch von verschiedenen Urlaubsregionen gemeinsam genützt werden, wie beispielsweise in italienischen Badeorten im Sommer und in österreichischen Skigebieten im Winter.

Die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse im Urlaub ist ein Interesse, das sämtliche beteiligten Parteien, Österreich, Urlaubszielland und Eisenbahngesellschaft, gemeinsam haben. Daher ist es nur logisch, dass eine Lösung dieser Problematik gemeinsam und untereinander abgestimmt erarbeitet und umgesetzt wird.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 09**

### **Rückenschule**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert Präventivmaßnahmen als Teil der bezahlten Arbeitszeit zur langfristigen Erhaltung der Rückengesundheit für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit besonders starkem Risiko für Rückenschäden.**

Rückenbeschwerden sind ein großes Problem in Österreich, welches nicht nur zu starken Einbußen in der Lebensqualität führt, sondern auch zu Erwerbsausfällen, Krankenständen, Arbeitslosigkeit und frühzeitiger krankheitsbedingter Pensionierung.

Erfahrungsgemäß werden Rückenprobleme eher nicht von hohen Spitzen-Belastungen, sondern vor allem durch chronische Fehlbelastungen verursacht. Den ArbeitnehmerInnen fehlt es oft an Wissen um orthopädisch und bewegungstechnisch schonende und richtige Bewegungsabläufe, oder es fehlt an den nötigen körperlichen Voraussetzungen. So können beispielsweise verkürzte Sehnen den Bewegungsspielraum einschränken, was dann eine falsche Hebebewegung zur Folge hat.

Eine gute Hebetechnik muss jedoch nicht nur von den körperlichen Fähigkeiten her vorbereitet und erhalten werden, sondern auch konstant und immer wieder und wieder in Erinnerung gerufen werden. Darüber hinaus muss die Bedeutung einer gesunden Hebetechnik für persönliche Gesundheit, betriebliches Wohl und Volkswirtschaft immer wieder angesprochen werden.

Allzu schnell vergisst man als ArbeitnehmerIn in der täglichen Hektik auf den richtigen Umgang mit dem "Arbeitswerkzeug Körper" und hebt schwere Lasten dann einfach schnell und irgendwie, ohne bewusstes Nachdenken. Bevor eine Bewegungsfolge automatisiert richtig durchgeführt wird, bedarf es jedoch mehrerer Tausend bewusster Wiederholungen. Oft geschieht das im Glauben, man würde durch die wenigen eingesparten Sekunden den KollegInnen oder dem Betrieb etwas Gutes tun. Die Folge sind Fehlbelastungen, Abnutzungserscheinungen und als letzte Konsequenz chronische und dauerhaft einschränkende Schäden, die nie wieder behebbar sind und auch nicht bei bleibender Erwerbsminderung als Berufserkrankung abgegolten werden, da der Nachweis und die Abgrenzbarkeit gegenüber der Vorschädigung aus nicht-beruflicher Quelle kaum möglich ist.

Bedauerlicherweise sind viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche in Branchen und Tätigkeiten mit besonders starkem Risiko und Wahrscheinlichkeiten für Rückenschäden (z. B. Transportarbeiter, Lieferanten, Regalbetreuer, Lagerarbeiter und Pflegekräfte) arbeiten, gleich mehrfach von nachteiligen Arbeitsbedingungen betroffen, wie beispielsweise schlechte Bezahlung, ungünstige Arbeitszeiten sowie Teilzeitbeschäftigung und geteilte Dienste, Nichtgewährung einer bezahlten Mittagspause, fehlende Bildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten. Im schlimmsten Fall werden sie von Betrieb und Vorgesetzten nur peripher als menschliche Wesen wahrgenommen, sondern hauptsächlich als „betrieblicher Faktor“ angesehen – der im Krankheitsfall dann kurzerhand einfach ausgetauscht wird, was die steigenden Zahlen der Kündigungsklagen aufgrund von Sozialwidrigkeit am Arbeits- und Sozialgericht belegen.

Leider ist all dies derzeit gesetzlich völlig legal. Es gibt kein Gesetz, welches ArbeitgeberInnen und Unternehmen eigenes und ehrliches Interesse oder wirkliche emotionale Anteilnahme am Wohlergehen der ArbeitnehmerInnen gebietet, bzw. ist dieses eher eine ethische als eine juristische Frage. Und vor allem gibt es keine das „Betriebsergebnis“ betreffenden Konsequenzen für einen unachtsamen Umgang mit den ArbeitnehmerInnen – die Kosten für die Folgen trägt ja nicht der Betrieb, sondern der Sozialstaat. Entgeltfortzahlung durch den Betrieb gibt es für wenige Wochen, die Kosten in Form von Krankengeld, Reha-Geld und Berufsunfähigkeitspension belasten die Sozialversicherungen und somit die Allgemeinheit hingegen für viele Jahre.

Wünschenswert wären daher generelle Präventionsmaßnahmen für sämtliche Beschäftigte, für welche das bisherige statistische Datenmaterial eine stark erhöhte Wahrscheinlichkeit für von der Arbeitstätigkeit verursachte Rückenschäden befürchten lässt, und zwar auch für Teilzeit- oder geringfügig Beschäftigte.

Diese Präventionsmaßnahmen gegen die vom Betrieb verursachten Gesundheitsschäden sind als Erweiterung des Begriffes der betrieblichen Fürsorgepflicht aufzufassen.

Es sollte eine Verpflichtung der Dienstgeber zur Bereitstellung von Rückenprävention auch für Teilzeit- oder geringfügige Arbeitskräfte als Teil der Arbeitszeit eingeführt werden. Die Gewährleistung der Qualität und Sinnhaftigkeit der Vorsorgemaßnahmen wäre zweckmäßigerweise in Abstimmung mit den zuständigen staatlichen Stellen (Gesundheitsministerium, Krankenversicherung) sicherzustellen.

Maßnahmen zur Rückengesundheit hätten darüber hinaus als Nebeneffekt auch einen positiven Einfluss auf weitere Risikofaktoren wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Übergewicht oder Diabetes.

So wie Produktionsmaschinen gewartet und gereinigt werden, so muss auch die Gesundheitsvorsorge zur Prävention von berufstypischen und arbeitsbedingten Gesundheitsschäden als Notwendigkeit akzeptiert werden.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 10**

### **Privatisierungen erschweren**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich für ein generelles Gebot einer Zweidrittelmehrheit bei „Privatisierungen“ von Vermögen der Republik Österreich aus**

Privatisierungen von Staatsbesitz haben in Österreich eine traumatische Vorgeschichte. Dementsprechend positiv aufgefasst wurde der Beschluss des Parlamentes vom 2.7.2019, den Bestand der öffentlichen Wasserversorgung verfassungsrechtlich abzusichern.

Jedoch bleiben auch nach diesem sinnvollen und guten Beschluss im Themenfeld „Privatisierungen“ (neben der grundlegenden Problematik eines möglichen Eingriffes in vitale Interessen der ÖsterreicherInnen bei strategisch bedeutender Infrastruktur) viele negative Aspekte weiterhin bestehen.

So sollte bei Privatisierungen - sofern sie denn wirklich unvermeidlich sein sollten - mit absoluter Sicherheit gewährleistet werden, dass diese auch tatsächlich sinnhaft und unter Inbetrachtung sämtlicher denkbarer Alternativen die langfristig beste Handlungsweise ist.

Weiters sollte dieser Vorgang korrekt und zu einem angemessenen Preis abgewickelt werden, keinesfalls darf eine Abgabe leichtfertig, gegen das Staatswohl oder zum „Freundschaftspreis“ erfolgen.

Während vieler Jahrzehnte seit der Gründung der 2. Republik sorgten ein hoher Anteil an StammwählerInnen und eine generell hohe Wahlbeteiligung für politische Stabilität und Kontinuität. Gleichzeitig waren die politischen AkteurInnen sämtlicher Lager gegen Privatisierungen generell skeptisch oder ablehnend eingestellt.

In letzter Zeit jedoch ist ein verstärktes Auftreten von WechselwählerInnen feststellbar. Fundamentale Lagerunterschiede treten in den Hintergrund, während das momentane tagespolitische Geschehen und kurzfristige Stimmungslagen als Wahlmotiv relativ an Bedeutung zunehmen. Gleichzeitig nimmt das generelle Interesse am politischen

Geschehen ab und der Anteil der NichtwählerInnen zu.

Somit können politische Kursänderungen von weniger (aber dafür stärker polarisierten) Menschen beschlossen werden, die Wechselhaftigkeit und schwierige Prognostizierbarkeit des politischen Geschehens nehmen zu.

Dies wird speziell im Fall einer allfälligen Privatisierung zum Problem, da diese ihrer Natur gemäß nicht oder nur sehr schwer wieder rückgängig zu machen sind. Daher sollten Privatisierungen generell nur aufgrund einer möglichst breiten und allgemein akzeptierten Übereinkunft erfolgen, welche die Zweidrittelmehrheit darstellt.

Andernfalls drohen wiederkehrende Fälle fragwürdiger Abläufe und Fokussierung auf die Aufarbeitung von in der Vergangenheit beschlossenen An- und Verkäufen in diversen U-Ausschüssen anstatt Gestaltung der Zukunft.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrstimmig

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 11**

### **Passivhäuser**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich für eine stärkere Gewichtung klima- und energietechnisch positiver Gebäudeeigenschaften in der Wiener Bauordnung aus.**

Klimawandel, drohende CO<sub>2</sub>-Strafzahlungen und möglicherweise auch volkswirtschaftliche Erwägungen (fossile Energie wird größtenteils aus dem Nicht-EU-Raum importiert) haben in Österreichs und der EU zum politischen Entschluss des Zieles der Dekarbonisierung geführt. Zu den großen Herausforderungen zählen dabei die Verringerung des Energiebedarfes und die Aufrechterhaltung der Netzstabilität.

Passivhäuser und Plusenergiehäuser verbrauchen wesentlich weniger Energie als herkömmliche Häuser und sind daher nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch volkswirtschaftlich günstiger. Akku-Räume im Kellern wiederum können das Stromnetz in Zeiten hohen Energiebedarfes (beispielsweise bei Aufladung oder Schnellladung von vielen Elektroautos gleichzeitig) entlasten und sind möglicherweise sogar schon in wenigen Jahren wegen des immer stärker kurzfristig fluktuierenden Strombedarfes („Zappelstrom“) unverzichtbar.

Es sollte bei allen Neubauten eine möglichst energiesparende Bauform vorgeschrieben werden. Aber auch bei bereits bestehenden Bauten sollte die Sanierung auf Energie-Plus-Haus oder zumindest Passiv-Haus-Standard möglichst rasch erfolgen.

Mögliche Maßnahmen, um eine raschere Verbesserung der Energiesituation bei Häusern zu bewirken, könnten sein:

- Staatliche finanzielle Förderung für die Sanierung von Altbauten
- Raumplanerische Besserstellung von Passivhäusern: Wo keine gewichtigen Gründe (Licht- und Sichtachsen, Frischluftschneisen) dagegen sprechen, sollten energetisch positive Bauten gegenüber unsanierten und billigst gebauten Objekten in Höhe und Kubatur bevorzugt behandelt werden.
- Sie sollten höher gebaut werden dürfen, da derartige Gebäude im öffentlichen Interesse sind. Insbesondere Energie-Plus-Häuser wären besonders

förderungswürdig, da sie zusätzlich noch das Stromnetz entlasten, was wegen der kommenden E-Autos ohnehin nötig werden wird.

Möglicherweise können schon mit kleineren Zugeständnissen bei Kubatur und Bauhöhe climatechnisch positive Maßnahmen und Bautätigkeiten angestoßen werden als mit dem bisherigen, rein finanziell wirkenden Anreiz- und Fördersystem.

Die raumplanerische Besserstellung von Energie-Plus-Häusern und Passiv-Häusern hätte auch den praktischen Effekt einer Null-Euro Wirtschafts- und Bauoffensive.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 12**

### **Diskriminierungsfrei gestalteter Freizeitraum**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass große, zusammenhängende Freizeit- und Erholungsflächen auch in Zeiten der Nachverdichtung erhalten bleiben sowie in neuen Stadtteilen von Anfang an mit eingeplant werden.**

Wie die Erfahrung zeigt, ist die Eigenschaft der zusammenhängenden Größe ein sehr wichtiger Faktor für den Erfolg eines Freizeit- und Erholungsraumes. Die Nutzungssituation bei Erholungsräumen ab 2-5 Hektar ist wesentlich günstiger und vielseitiger als bei kleinen Flächen. Es können dann verschiedene und vielfältige Freizeitaktivitäten nebeneinander stattfinden, weil jeder sein Plätzchen findet und nicht mit Menschen mit völlig anders gearteten Freizeitvorstellungen in Konflikt gerät.

So haben etwa SportlerInnen, SkaterInnen, picknickende Familien, PensionistInnen und HundeliebhaberInnen jeweils gruppentypisch unterschiedliche Bedürfnisse sowie Vorstellungen von „Spielregeln“ und Umgang miteinander in öffentlich zugänglichen Freizeiträumen und bevorzugen daher tendenziell das Verbleiben unter Gleichgesinnten.

Durch eine ausreichende Größe und sinnvolle räumliche Strukturierungsmaßnahmen wie Spielplätze, Wiesen, Bänke, Blumenbeete, Gebüsche, oder offensichtliche Angebote spezialisierter Nutzungsformen (z. B. Kletterwände, Motorikpfade, Halfpipes) findet jede Gruppe ihre Interessen berücksichtigt und Konkurrenz- und Verdrängungssituationen werden vermieden.

Enge dichtgedrängte Erholungsplätze dagegen schränken das Angebot ein und sorgen mitunter auch für Konflikte durch unterschiedliche Nutzungswünsche. Im schlimmsten Falle kommt es auch zu einem vollständigen Verzicht der Nutzung des öffentlichen Freizeit- und Erholungsraumes und einer subjektiv gefühlten Verdrängung durch eine zahlenmäßig stärker repräsentierte Nutzergruppe, wodurch Bemühungen um Integration und gegenseitiges Verständnis konterkariert werden. Ein vielfältiges Neben- und Miteinander für diverse Aktivitäten von verschiedenen Bevölkerungsgruppen ist nur in einem großräumigen und großzügig ausgestatteten Freizeitgebiet möglich.

Ein friedliches und harmonisches Zusammenleben von Menschen mit unterschiedlichsten Hintergründen und Lebensgewohnheiten kann von einer intelligenten und großzügigen Raumplanung sehr stark gefördert werden. Vom anfänglichen Nebeneinander zur Annäherung und wiederum zum Miteinander ist es dann ein vergleichsweise kleinerer Schritt.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## Antrag 13

### **Climate Change: Nationaler Klima- und Energieplan**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert die jetzige und die zukünftige Regierung auf, den NKP (österreichischer nationaler Klima- und Energieplan) nach den Vorgaben des REF-NKP (Referenzplan für den österreichischen nationalen Klima- und Energieplan), der vom Climate Change Centre Austria vorgelegt wurde, abzuändern und schnellstmöglich umzusetzen.**

**Besonders muss darauf geachtet werden, dass alle zukünftigen Gesetze und Verordnungen etc. sich in diesen Energieplan und in das Pariser Klimaschutzabkommen einfügen und diesem nicht entgegenlaufen.**

Das Climate Change Centre Austria ist lt. Eigendefinition „ein von den wichtigsten Forschungsinstitutionen Österreichs getragenes Forschungsnetzwerk, das sowohl die Klima- und Klimafolgenforschung vernetzt und stärkt, als auch Gesellschaft und Politik wissenschaftlich fundiert über klimarelevante Themen informiert und allenfalls berät.“

Viele namhafte WissenschaftlerInnen sind im CCCA vertreten und stehen mit ihrer Expertise zur Verfügung.

Da der der EU Kommission vorgelegte österreichische nationale Klima- und Energieplan von der Kommission abgelehnt wurde, hat Österreich nur mehr bis Jahresende Zeit, den Plan nachzubessern.

Das Climate Change Centre Austria hat dazu einen Referenzplan vorgelegt, der wissenschaftlich fundiert und ausgereift ist:

[https://ccca.ac.at/fileadmin/00\\_DokumenteHauptmenue/03\\_Aktivitaeten/UniNEtZ\\_SDG13/RefNEKP/Ref-NEKP\\_Folienset-PK-Praesentation\\_9Sep2019.pdf](https://ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/03_Aktivitaeten/UniNEtZ_SDG13/RefNEKP/Ref-NEKP_Folienset-PK-Praesentation_9Sep2019.pdf)

Dieser sollte auch umgesetzt werden.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## Antrag 14

### Ökologisch nachhaltige Massensendungen

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass Massensendungen an Haushalte wie Werbesendungen nur mehr umweltfreundlich und nachhaltig gestaltet werden.**

Massensendungs-Werbung ist ein nur kurzlebiges Infomaterial. Hier sollte nicht die aufwendige und umweltschädliche Gestaltung überzeugen, sondern die Information, die durch sie vermittelt wird.

Hochglanzdruck mit schädlichen Farben, die z.B. Schwermetalle enthalten oder Plastikhüllen und Plastikcover, die dann durch Littering in der Umwelt landen haben bei solchen Sendungen nichts verloren. Da die meisten Werbeprodukte sowieso nicht gelesen werden bzw. nach einmaligem Lesen wieder ins Altpapier gelangen, oder sogar weggeworfen werden, sollten diese Aussendungen auf Recyclinpapier und nur mit ökologisch verträglichen Druckfarben hergestellt werden.

Die Technologie dafür ist vorhanden.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## Antrag 15

### **Verkehr: Klimaschutz Sofortmaßnahmen**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert die jetzige und die künftige Regierung auf, geeignete Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um eine sofortige und maßgebliche Reduktion der Treibhausgase zu erreichen.**

Laut dem Klimaschutzbericht 2018 des Umweltbundesamtes (S.60) verursacht der Verkehr (ohne Emissionshandel) 45,4 % der Treibhausgas-Emissionen (THG).

Weiters ist diesem Bericht zu entnehmen, dass seit dem Jahr 1990 im Sektor Verkehr der stärkste Anstieg erfolgt ist. Seit dem Jahr 2005 konnten die THG zwar um 6,5% reduziert werden, dennoch ist der Anteil an den gesamten THG extrem hoch (45,4%). Da es 2016 zu einer deutlichen Überschreitung des Zielwertes (gemäß dem Klimaschutzgesetz KSG) gekommen ist, sind für die Folgejahre, wie wir annehmen, weitere Überschreitungen zu erwarten.

Der Klimaschutzbericht kommt zu dem Schluss, dass die sektorale Zieleinhaltung nur „mit konsequenter Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen sichergestellt“ werden kann.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## Antrag 16

### Verringerung von Elektroschrott

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich für eine Überprüfung der Elektrogeräte aus, ob eine versteckte Obsoleszenz vorliegt, um dem massiven Anstieg von Elektroschrott durch eine deutliche Verbesserung der Haltbarkeit zu verringern. Die Überprüfung sollte von einer staatlichen Stelle oder einer vom Staat beauftragten unabhängigen Stelle erfolgen, die dann den Verkauf der Geräte erst genehmigt.**

Elektrogeräte werden immer mehr als Wegwerfartikel konzipiert. Mit eingebauten Schwachstellen (Obsoleszenz) werden die Geräte zwar teilweise immer billiger, aber auch kurzlebiger. Darüber hinaus werden Reparaturen erschwert bzw. so teuer, dass sich die Kundin/der Kunde lieber zum Kauf eines neuen Gerätes entschließt.

Diese Marktstrategie, mit kurzlebigen Geräten den Umsatz zu steigern, bewirkt aber einen enormen unnötigen Rohstoff- und Energieverbrauch, der die Umwelt über Gebühr belastet. Zudem kommt auch den KundInnen diese Strategie teuer zu stehen. Sie bezahlen für viele neue kurzlebige Geräte im Endeffekt mehr, als wenn gleich ein langlebiges teureres Produkt gekauft wird. Dem könnte man durch eine genaue Überprüfung auf versteckte Mängel begegnen, bevor Geräte zum Verkauf zugelassen werden. Schließlich muss auch die Sicherheit im Betrieb vor dem in Verkehr bringen von unabhängigen Stellen überprüft werden, die Ausweitung der Prüfung auf Obsoleszenz wäre nur eine vergleichsweise kleine Erweiterung im Aufgabenspektrum bestehender Strukturen mit in Relation dazu großem erwartbaren Nutzen für KonsumentInnen und Umwelt.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 17**

### **Reparaturgarantie bei Geräten**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich bei Elektrogeräten für eine Reparaturgarantie von zehn Jahren aus.**

Firmen und Händler, die Geräte auf den Markt bringen, sollten diese so gestalten, dass diese nicht nur langlebig sind, sondern notfalls auch leicht und kostengünstig zu reparieren sind. Hier wäre es notwendig, die Geräte so zu erzeugen, dass Teile die am ehesten kaputt werden leicht durch Normteile ersetzt werden können: Verschrauben statt Verschweißen von zu tauschenden Teilen, Steckkontakte anstatt Fixverbindungen etc.

Eine Reparatur, die fast soviel wie ein Neugerät kostet, ist kontraproduktiv zum Umweltschutz und zum Konsumentenschutz. Somit sollte innerhalb von einem Zeitraum von zehn Jahren ab Neukauf des Gerätes eine Reparaturgarantie gewährleisten, dass jede auch aufwendigere Reparatur nur höchstens 50% des Kaufpreises ausmacht.

Reparieren statt wegwerfen brächte für die Umweltsituation eine entscheidende Entlastung.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 18**

### **Mehr Sicherheit für RadfahrerInnen**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass bei allen Straßen in Wien, wo für RadfahrerInnen kein eigener Radstreifen eingerichtet ist, sondern diese sich im gemischten Verkehr mit motorisiertem Verkehr bewegen müssen, 30-er Zonen eingerichtet werden, die auch entsprechend kontrolliert werden.**

RadfahrerInnen sind im gemischten Verkehr mit Autos bei Unfällen besonders gefährdet. Sie sind im Vergleich zum motorisierten Verkehr relativ langsamer, was fallweise zu Konflikten und riskanten Überholmanövern durch AutofahrerInnen führt.

Viele RadfahrerInnen beschränken daher das Radfahren auf den Freizeitbereich, wo sie auf verkehrsarmen Straßen oder auf baulich abgegrenzten Radwegen sicher und konfliktfrei unterwegs sein können. Auch im Sinne des Klimaschutzes wäre es daher sinnvoll, das Radwegenetz konsequent auszubauen, auch wenn dies manchmal bei Engstellen auf Kosten der KFZ-NutzerInnen geht.

Als Zwischenlösung bis zur Errichtung eines Radweges sollte in allen Straßen, in denen ein gemischtes Aufkommen von RadfahrerInnen und motorisiertem Verkehr vorliegt, Tempo-30-Zonen mit strenger Kontrolle eingeführt werden.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrstimmig

# FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

173. Tagung der Vollversammlung  
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien  
am 12. November 2019

## **Antrag 19**

### **Chancengleichheit für RadfahrerInnen**

**Die Arbeiterkammer Wien spricht sich dafür aus, dass im öffentlichen Raum vermehrt Parkplätze für RadfahrerInnen zur Verfügung gestellt werden, sodass die tatsächliche Nachfrage abgedeckt wird.**

Der öffentliche Raum ist kostbar und knapp, deshalb sollte er möglichst vielfältig und ressourcenschonend genutzt werden.

Das Auto im urbanen Gebiet ist nicht nur ein Problem, weil es Schadstoffe und Lärm emittiert, es verbraucht auch enorm viel an öffentlichem Raum für Straßen und Parkplätze, und zwar auf Kosten von emissionslosem Verkehr (hpsl. RadfahrerInnen und FußgängerInnen). Gleich nach dem Zu-Fuß-Gehen ist das Radfahren aber die bei weitem platzsparendste und ökologischste Form des Individualverkehrs.

Obwohl auf einem Autoparkplatz (mindestens) 4-5 Radabstellplätze eingerichtet werden könnten, gibt es im städtischen Bereich weit mehr Autoabstellplätze als Fahrradabstellplätze. Diesbezüglich gibt es keine Chancengleichheit für RadfahrerInnen.

So verwundert es nicht, dass viele Radabstellanlagen vor allem im innerstädtischen Bereich dermaßen überlastet sind, dass sogar sämtliche Laternen und Verkehrsschilder in der näheren Umgebung von an ihnen angehängten Fahrrädern „umzingelt“ sind.

Geeignete Maßnahmen könnten sein:

- Die Erhöhung der Kapazitäten sämtlicher Radabstellanlagen auf ein Ausmaß, welches der tatsächlichen Nachfrage entspricht. Ein allfälliger Mangel an Radabstellanlagen darf nicht zum limitierenden Faktor für den Radverkehr werden.
- Generelle Bevorrangung bei der Errichtung von Radabstellplätzen gegenüber Autoparkplätzen. Da der Radverkehr aus den Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit, Gesundheitspolitik, Volkswirtschaft und nicht zuletzt auch Verkehrssicherheit positiver als der motorisierte Verkehr zu bewerten ist, entspricht diese Bevorzugung dem öffentlichen Interesse.

- Entwicklung und Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen, welche einen lokal auftretenden Mangel an Radabstellrichtungen feststellen und an die zuständigen Stellen weiter leiten können. Denkbare Maßnahmen könnten sein: eine App oder Hotline, Beobachtung der Auslastung durch Organe der Stadt Wien (Parkraumüberwachung, Müllabfuhr, Vertrauenspersonen) oder eine technische Maßnahme zur Messung des Auslastungsgrades (beispielsweise mittels automatischer Messung der Bodenabdeckung durch die abgestellten Räder durch eine Kamera)
- Entwicklung von Konzepten zur flexiblen Kombi-Nutzung geeigneter öffentlicher Flächen als Fahrrad- oder Autoparkplätze. Da der Radverkehr saisonalen Schwankungen unterworfen ist, kann von keiner konstanten und unveränderlichen Zahl an benötigten Radabstellplätzen ausgegangen werden. Ein zeitlich begrenzter Mehrbedarf an Radabstellplätzen könnte z.B. durch ausklappbare oder temporär abgestellte Radabstellanlagen abgedeckt werden.
- Genereller Miteinbezug des derzeitigen und prognostizierten Bedarfes an Radabstellplätzen in die Planung und Bau sämtlicher neuer U-Bahn Stationen und sonstiger vergleichbarer Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrstimmig <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------