

Antrag Nr. 5

**der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International (KOMintern)
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021**

Verpflichtende Ökobilanzen des „ökologischen Rucksacks“ und der real erwartbaren Umwelt- und Klimaeffekte öffentlicher und staatlicher Investitionen!

Dass die Regierungen weltweit massive Konjunkturprogramme planen und auflösen – in Österreich seitens des nie um einen originellen Titel verlegenen türkis-grünen Kabinetts, als „Comebackplan“ zur wirtschaftlichen Bewältigung der Krise firmierend – gehört zum ABC der Wirtschaftspolitik. Dass diese zugleich kräftige Investitionen beinhalten, ebenfalls. Und dass die Schwerpunkte des „Wiederaufbauprogramms der EU“ auf ökologische Investitionen gelegt werden sollen, klingt in dieser Allgemeinheit löblich. Ob die konkreten Maßnahmen jedoch auch geeignet sind, den unumgänglichen, tiefgreifenden sozial-ökologischen Umbau der Wirtschaft und Gesellschaft ins Werk zu setzen, steht hingegen auf einem anderen Blatt. Zumal nicht nur der ökologische Nutzen vieler Projekte und Investitionen aus avancierterem, ökologischen Blickwinkel nach wie vor strittig sind, sondern die Ökobilanz zahlreicher Projekte realiter signifikant geringer ist, als auf den ersten Blick zu erwarten wäre. Allem voran aufgrund deren realen bzw. mitgeschleppten „ökologischen Rucksacks“.

Ein viel beredetes Beispiel dafür ist sicher die Klimabilanz der E-Autos, dessen werbeträchtiges Öko-Image „Null Emission“ natürlich blanker Unsinn ist. Die klimaschädlichen Emissionen der Elektro-Autos entstehen nur an anderer Stelle.

So liegt etwa der Energiebedarf ihrer Produktion bei rund dem doppelten der Produktionsenergie herkömmlicher PKWs. Ein wesentlicher Grund dafür liegt vor allem in der äußerst energieaufwendigen Produktion der Batterien – dem Herzstück eines E-Pkw.

So kam denn etwa die von Mia Romar und Lisbeth Dahllöf im Auftrag des schwedischen Umweltministeriums jüngst erstellte Studie zu dem Ergebnis, dass sich ein Elektro-Auto von der Größe eines Tesla Model S ökologisch erst dann rechnet, wenn mit diesem 8 Jahre lang gefahren wird. Zu vergleichbaren kritischen Ergebnissen kam 2017 auch eine Studie des TrancikLab am Massachusetts Institute of Technology (MIT). In der Gesamtbilanz, so zahlreiche avancierte Studien, unterscheidet sich die gesamte Klimabilanz von E-Autos kaum von derjenigen herkömmlicher Verbrenner.

Elektroautos, soviel ist generell unstrittig, steigern in jedem Fall den Stromverbrauch immens – und von einer Energiewende auf 100% erneuerbare Energie sind wir noch meilenweit entfernt. Zudem geht in ihre Gesamt-Klimabilanz, wie erwähnt, die besonders aufwendige und energieintensive Produktion der Batterien ein (deren stark begrenzte Lebensdauer resp. für entsprechende Reichweiten erforderliches höheres Gewicht die Ökobilanz zusätzlich verschlechtert) – einmal ganz abgesehen von den damit einhergehenden neu aufgeworfenen Ressourcenproblemen (Stichwort: Lithium, aber auch Kobalt, Neodym-Oxid, Dysprosium-Oxid und weitere Verbindungen und seltene Erden). Ebenso unstrittig sind auch die massiven Rebound-Effekte (die gerade im E-Auto-Bereich etwaige bescheidene ökologische Einspareffekte konterkarieren bis ins Gegenteil verkehren) und divergenten sozialen Auswirkungen (Stichwort: E-Auto-Prämien als Finanz-Zuckerl für allem voran Zweit- und Drittwagen für Besserverdienende). Und natürlich bedarf auch ihre Herstellung der herkömmlichen Ressourcen und Materialien von Stahlprodukten, über Aluminium bis Industrietextilien hin zu ebenso besonders energieintensiven Chemieprodukten u.a.

Diese – und weitere – Umstände führen nebenbei nicht nur dazu, dass das E-Auto selbst im europäischen Vorzeigeland Norwegen überwiegend Zweitwagen blieb, sondern auch dazu, dass selbst das E-Auto Land Nummer 1, China, aufgrund der Gesamt-CO2-Bilanz mittlerweile die einseitige Orientierung auf (die gegenwärtigen) Elektroautos korrigiert hat (bzw. stärker mit E-Mobilität auf sogenannten intelligenten Strassen auf Induktionsschleifen-Basis experimentiert) und verstärkt die Entwicklung von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen fördert.

Entsprechend ist die tatsächliche Klimabilanz der E-Autos bestenfalls neutral oder bescheiden, wenn nicht sogar negativ, wie kritischere Gesamt-Ökobilanzen teils ausweisen.

Derartige ökologische Effekte und die (zumindest teilweise) Aufwiegung durch den mit zu berücksichtigenden „ökologischen Rucksack“, existieren allerdings in allen Bereichen. Für den nötigen tiefgreifenden, radikalen Umbau unseres gesamten Wirtschaftssystems (einschließlich der fundamentalen Umstellung der energetischen Grundlagen, einer grundlegenden Mobilitätswende und einer öko-sozialen Neugestaltung der gesamten gesellschaftlichen Güter-, Infra- bis Wohnstruktur) braucht es denn auch tatsächlich zukunftsfähiger Projekte. Aber natürlich wird auch in Windrädern Stahl verbaut, erfordert die Herstellung von Sonnenkollektoren Energie, steigern ökologische Investitionen zunächst auch den Material-, Rohstoff- und Energieverbrauch.

Umso notwendiger ist es für einen tatsächlich sozial-ökologischen Umbau unserer Produktions- und Lebensweise auch, verpflichtende, möglichst valide Ökobilanzen zu erstellen, die den „Rucksack“ der Investitionen (der den ökologischen Nutzen vieler Projekte signifikant verringert, teils auch ins Gegenteil verkehren kann) mitberücksichtigen.

Ebenso mit zu berücksichtigen in den Bilanzen sind vorübergehende resp. anfängliche Gegenläufigkeiten. Denn natürlich benötigen grüne Investitionen nicht nur ihrerseits einen teils zunächst möglicherweise sogar steigenden Ressourcenverbrauch, sondern können nötige ökologische Investitionen in der kurzen Frist auch punktuelle höhere CO2-Emission zeitigen, um diese in der langen Frist zu senken bzw. senken zu können. Ein Widerspruch, der in vielfacher Weise – wenn auch nicht bruchlos in gleicher Weise – den gesamten, unumgänglichen sozial-ökologischen Umbauprozess durchzieht. Damit reduzieren sich aber

entsprechend auch die in der mittleren und langen Frist verbleibenden Ressourcenverfügbarkeiten und CO2-Budgets nochmals radikal.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeitskammer Wien:

Die AK Wien tritt daher für verpflichtende Ökobilanzen für staatliche und öffentliche Investitionen ein, die deren „ökologischen Rucksack“, sowie real erwartbaren Umwelt- und Klimateffekte miteinbeziehen!

Die AK Wien wehrt sich – zumal angesichts der Dramatik der Klimakatastrophe – dagegen, lediglich „grün“ lackierte Placebo-Projekte oder vorrangig bloß werbeträchtige Öko-Images als tatsächliche ökologische Transformationsbausteine zu akzeptieren!

Die AK Wien beharrt im Interesse der Arbeitenden zugleich auf dem unaufkündbaren Gleichgewicht von Ökologie und Sozialem und tritt in eins damit gegen verteilungspolitisch inakzeptable Maßnahmen auf Kosten der Beschäftigten und einfachen Haushalte ein!

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