## **VERKEHR UND INFRASTRUKTUR**

60

# Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität

**Astrid Segert** 



# Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität

**Astrid Segert** 

Autorin: Dr. in Astrid Segert

IHS – Institut für Höhere Studien – Forschungsgruppe SET –

Socio-ecological Transformation Research

Josefstädter Straße 39, 1080 Wien

E-Mail: <a href="mailto:segert@ihs.ac.at">segert@ihs.ac.at</a> <a href="http://www.ihs.ac.at">http://www.ihs.ac.at</a>



Bearbeitung, Layout: Krisztina Hubmann (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Abteilung Umwelt und Verkehr

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22

Telefon: +43 1 / 501 65 2422

E-Mail: uv@akwien.at

Zitiervorschlag: Segert, Astrid (2016): Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität

Verkehr und Infrastruktur, 60

Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Stand: Dezember 2016

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22

Druck: Eigenvervielfältigung Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0672-0

### **VORWORT**

Obwohl ökologische Probleme zunehmend als soziale Fragen verstanden werden, spielen ArbeitnehmerInneninteressenvertretungen - und insbesondere Gewerkschaften - in der aktuellen Diskussion zur sozialökologischen Transformation eine relativ geringe Rolle. Auch in klimapolitischen Strategien werden die Interessen von ArbeitnehmerInnen oft nur am Rande thematisiert, primär wird der Blick auf gesamtgesellschaftliche oder individuelle Aspekte gerichtet. Vor diesem Hintergrund hat das Forschungsprojekt "Trafo-Labour", das vom Klima- und Energiefonds finanziert und aktiv von Gewerkschaften und Arbeiterkammern begleitet wurde, die Rolle von ArbeitnehmerInneninteressen in der Gestaltung einer sozial-ökologischen Transformation bzw der Umwelt- und Klimapolitik in den Mittelpunkt gestellt und analysiert. Ein Schwerpunkt des Projekts beschäftigt sich mit der Auseinandersetzung der Gewerkschaften mit nachhaltiger Mobilität. Die Frage der Mobilität ist sowohl aus ökologischer Sicht - vor allem wegen der mit der aktuellen Dominanz fossiler Treibstoffe im Verkehr verbundenen klimaschädigenden Emissionen – als auch aus sozialer Sicht ein zentrales Aktionsfeld, wenn es um eine Dekarbonisierung der Wirtschaft geht. Aus Sicht der ArbeitnehmerInteressenvertretung ist Mobilität kein Selbstzweck, sondern dient als Mittel zur Erfüllung dahinter liegender Grundbedürfnisse. Wer nicht mobil ist, kann am sozialen und öffentlichen Leben kaum teilnehmen. Neben der Frage der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes geht es auch um soziale Kontakte, Nahversorgung, Bildung, Erholung und um Lebensqualität. Daraus ergibt sich das besondere Interesse der Gewerkschaften an leistbarer Mobilität für alle und der Betonung des Öffentlichen Verkehrs als wichtiger Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, wobei der Fokus der Gewerkschaften immer auch auf den Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätzen der Beschäftigten im Verkehrssektor liegt. Angesichts der sich ändernden nationalen und internationalen Rahmenbedingungen, die einerseits die Liberalisierung aller Verkehrsdienstleistungen bzw des gesamten Verkehrssektors vorantreiben und die Rolle des Staates in der Daseinsvorsorge einschränken, und andererseits eine Ökologisierung des Verkehrs und damit eine völlige Neuorientierung einer auf fossilen Energieträgern basierenden Wirtschaftsweise erfordern ohne soziale Konsequenzen für die betroffenen ArbeitnehmerInnen einerseits und jene Bevölkerungsschichten, für die alternative Mobilitätsarten entweder nicht verfügbar oder nicht leistbar sind, zu bedenken oder Lösungen dafür anzubieten, haben sich auch die Herausforderungen für die ArbeitnehmerInneninteressenvertretung massiv verändert. Die Studie macht deutlich, dass sich die österreichischen Gewerkschaften dieses Wandels zwar bewusst sind und mittlerweile eine zumindest implizit nachhaltige Mobilitätspolitik verfolgen. Aber sie zeigt auch, dass für die Zukunft ein Begriff von Mobilität erforderlich ist, der die soziale und die ökologische Dimension noch besser zusammenführt.

Sylvia Leodolter (AK Wien)
Wien, Februar 2017

### **INHALTSVERZEICHNIS**

#### Vorwort

### Inhaltsverzeichnis

### Abbildungssverzeichnis

1	Forschungsrahmen		1	
	1.1	Rahmenprojekt TRAFO-LABOUR	1	
	1.2	Begriffliche Differenzierungen für die empirische Arbeit	2	
2	Gewe	erkschaften – Akteure in fragmentierten Mobilitätsdiskursen	5	
3	Kom	olexe Anforderungen an gewerkschaftliche Konzepte nachhaltiger Mobilität	9	
	3.1	Anforderungen aus sozialer Perspektive	9	
	3.2	Anforderungen aus ökonomischer Perspektive	_ 12	
	3.3	Anforderungen aus ökologischer Perspektive	_ 16	
4	"Implizite Umweltpolitik" mit Entwicklungspotenziale			
	4.1	Themenöffnung vom "Auto für alle" zu "Öffis für alle"	_ 19	
	4.2	ÖGB-Grundsatzprogramm zu "Nachhaltiger Mobilität"	_ 24	
	4.3	Exkurs: Gemeinsame gewerkschaftliche Sprache für zukunftsfähige Mobilität	_ 30	
5	Probleme und Barrieren			
	5.1	Im Dilemma zwischen Arbeitsplatzsicherung und Klimaschutz	_ 33	
	5.2	Mangelnde gewerkschaftliche Sensibilität für genderspezifische Mobilitätsprobleme _	_ 36	
	5.3	Hartnäckige Autokultur auch in Gewerkschaften	_ 37	
6	Gewe	erkschaftliche Praxis: Zwischen "instrumentellem Ansatz" und "Vernetzungsansatz	z"41	
7	Gewerkschaftliche Praxis: Regionalspezifischer "experimenteller Ansatz"		_ 51	
	7.1	Kooperationsmuster für nachhaltige Mobilität in Oberösterreich	_ 53	
	7.2	Kooperationsmuster für nachhaltige Mobilität in Vorarlberg	_ 55	
8	Zusa	mmenfassung und Schlussfolgerungen	_ 61	
9	Litera	Literaturliste		

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 3-1: Anteil der PendlerInnen an den Erwerbstätigen 2014 (Quelle: Statistik Austria,	
Abgestimmte Erwerbsstatistik, eigene Darstellung)	_10
Abbildung 3-2: Bruttowertschöpfung im Wirtschaftsbereich Verkehr zu Herstellungspreisen 1995-2015 (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung)	_12
Abbildung 3-3: Abgesetzte Produktion der Österreichischen Fahrzeugindustrie 1995-2015, Konjunkturstatistik (Quelle: Fachverband der Fahrzeugindustrie in der WKÖ, eigene Darstellung)	_13
Abbildung 3-4: Produktivität pro Stunde in der Fahrzeugindustrie (Quelle: Eurostat Datenbank, Weyerstrass, IHS 2016, 6)	_13
Abbildung 3-5: Beschäftigte in der österreichischen Fahrzeugindustrie 1995-2015, Konjunkturstatistik (Quelle: Fachverband der Fahrzeugindustrie in der WKÖ, eigene Darstellung)	_14
Abbildung 3-6: Anteil des Verkehrssektors an den Emissionen in Österreich 2013 (Quelle: Umweltbundesamt 2015)	_17
Abbildung 3-7: KfZ-Neuzulassungen 1990-2015 (Quelle: Statistik Austria)	_18
Abbildung 3-8: ÖGB/Gewerkschaft der Eisenbahner-Kampagne "Österreich steht auf der Straße" (Que FSG)	lle _20
Abbildung 3-9: Europäische Bürgerinitiative für faire Arbeit im Transport (Quelle: VIDA, ETF)	_21
Abbildung 3-10: Logo der Nachhaltigkeitsinitiative "Umwelt und Bauen" der Gewerkschaft Bau Holz (Quelle: GBH)	_35

### 1 FORSCHUNGSRAHMEN

### 1.1 Rahmenprojekt TRAFO-LABOUR

Der hier vorgestellte Forschungsbericht knüpft an Untersuchungen zur Rolle der Gewerkschaften im Prozess einer sozial-ökologischen Transformation an, die im Rahmen des Projektes "Die Rolle von Gewerkschaften und ArbeitnehmerInnen-Interessen bei der Gestaltung einer sozial-ökologischen Gesellschaft" (TRAFO-LABOUR) durch die Universität Wien, das IHS, die Wirtschaftsuniversität Wien und das Forschungsinstitut FORBA von 2014 bis 2016 durchgeführt wurden. Das Projekt wurde von Prof. Dr. Ulrich Brand (Universität Wien) geleitet.

Das Projekt TRAFO-LABOUR wurde vom Klima- und Energiefonds im Rahmen des Programms "Austrian Climate Research Programme 6. AS" gefördert.

Im Zentrum des Forschungsprojektes standen theoretisch-konzeptionelle Überlegungen sowie erste empirische Analysen zu Handlungsbedingungen und zur Erweiterung von Handlungsmöglichkeiten der Gewerkschaften für eine sozial-ökologische Transformation in den Handlungsfeldern: Energiepolitik, Arbeitszeitgestaltung, Nachhaltige Mobilität und Nachhaltiger Konsum (vgl. Brand et al. 2016).

In allen diesen Feldern wurde im Rahmen des Projektes TRAFO-LABOUR in qualitativen Fallanalysen folgenden Fragen nachgegangen:

- 1. Welche Positionen vertreten die österreichischen Gewerkschaften im jeweiligen Handlungsfeld derzeit?
- 2. Inwieweit ist ein spezifischer gewerkschaftlicher Beitrag für sozial-ökologische Transformation im jeweiligen Feld erkennbar?
- 3. Wie kann der Beitrag der Gewerkschaften für eine sozial-ökologische Transformation in den jeweiligen Handlungsfeldern sowie themenübergreifend gestärkt werden?

In der Fallanalyse "Nachhaltige Mobilität" wurden insgesamt 25 Interviews mit GewerkschafterInnen folgender Gewerkschaften durchgeführt: VIDA, PRO-GE, Younion - die Daseinsgewerkschaft, GPA-DJP, GÖD, GBH und des ÖGB.

Die Interviews wurden mit gewählten Funktionärlnnen, hauptamtlichen MitarbeiterInnen und BetriebsrätInnen durchgeführt. Sie wurden durch Interviews mit BetriebsrätInnen und UmweltaktivistInnen ohne Gewerkschaftsmitgliedschaft ergänzt. Zudem wurden themenrelevante Dokumente des ÖGB und von Einzelgewerkschaften ausgewertet. Der Forschungsbericht an den Klima- und Energiefonds liegt bereits vor. Er wird im ÖGB-Verlag veröffentlicht.

Da in diesem umfassenden thematischen Forschungsrahmen nicht alle empirisch aufgeworfenen Fragen aller Felder beantwortet werden konnten, entstand die Idee, einige empirische Materialien nach Projektabschluss genauer auszuwerten und um 10 Interviews mit engagierten Akteurinnen und NGOs zu erweitern. Aufgrund des besonderen Interesses der Arbeiterkammer an Fragen der Mobilitätspolitik, wurde dafür das Themenfeld "Nachhaltige Mobilität" ausgewählt.

### 1.2 Begriffliche Differenzierungen für die empirische Arbeit

Die empirische Analyse der Rolle der österreichischen Gewerkschaften im Handlungsfeld "Nachhaltige Mobilität" erfolgte auf Grundlage des Ansatzes "Sozial-ökologische Transformation", der für dieses Feld adaptiert wurde

Unter dem Begriff "Sozial-ökologische Transformation" wird die grundlegende, langfristig ausgerichtete, solidarische Umgestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse verstanden (vgl. Brie/Caneias 2012). Im Unterschied zu ökologischen Modernisierungsansätzen, die die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen als gegeben ansehen und einen vorrangig technologisch getriebenen Wandel innerhalb des kapitalistischen Wachstumsparadigma konzipieren, betont der Begriff der "Sozial-ökologischen Transformation" die Notwendigkeit eines grundlegenden Wandels von Produktions- und Lebensweisen, in dem ökologische und soziale Dimensionen eng miteinander verwoben sind und der das ökonomische Wachstumsparadigma infrage stellt (vgl. Brand/Wissen 2011a, 2011b, Brand 2016, Jonas 2017).

Für die hier untersuchten österreichischen Gewerkschaften folgt daraus, danach zu fragen, ob und wie es möglich ist, dass sie und die von ihnen vertretenen ArbeitnehmerInnen insgesamt stärker als bisher ökologische Probleme und Ziele in ihr Handeln aufnehmen. Zugespitzt könnte man auch fragen: Ist es möglich, dass die Gewerkschaften im Rahmen einer sozial-ökologischen Transformation an Einfluss oder sogar eine Themenführerschaft gewinnen können und so Aktivitäten evozieren, in denen soziale Interessen der ArbeitnehmerInnen direkt mit ökologischen Zielen verbunden werden? Die Antwort auf diese Frage ist empirisch offen.

Um diese Frage empirisch geleitet beantworten zu können, ist es notwendig, die strategische Positionierung sowie Aktivitäten der österreichischen Gewerkschaften in konkreten Politikfeldern zu analysieren. Dies ist notwendig, da neue politische Konzepte und Aktivitäten immer in solchen konkreten Feldern entstehen, eingebettet in besonderen historisch entstandenen Handlungskontexten, wie Debatten und Wissensbestände, Akteurskonstellationen und Ressourcenverteilungen, Erfahrungen und Handlungsroutinen sowie sich verändernden Wünschen und Zukunftsvorstellungen (vgl. Brand 2015, Räthzel 2012, Lundström et al. 2015). Das bedeutet auch, sie entstehen in jedem spezifischen gesellschaftlichen Kontext in einem eigenen Tempo und betonen bestimmte Inhalte, die Aktivitäten in anderen Feldern entgegenstehen können.

Ein zentrales Problemfeld mit enormen Transformationsanforderungen stellt die Gestaltung räumlicher Mobilität dar (Dangschat/Segert 2011, Littig 2012, Högelsberger 2015). "Räumliche Mobilität" beschreibt Möglichkeiten und Fähigkeiten von Menschen, die für sie relevanten Orte zur Befriedigung ihrer vielfältigen Lebensbedürfnisse zu erreichen. Räumliche Mobilität bestimmt so zunehmend auch soziale Mobilität, also soziale Chancen und Barrieren, soziale Auf- und Abstiege¹. Für räumliche Mobilität ist konstituierend, dass es nicht nur viele verschiedene Lebensentwürfe gibt, die für unterschiedliche Gruppen auch unterschiedliche Orte bedeutsam machen. Es gibt zudem viele verschiedene Möglichkeiten, sich zu verschiedenen Orten hinzubewegen. Zudem braucht es dazu jeweils bestimmte Fähigkeiten und Ressourcen. Mobilität hat daher immer ein subjektives Moment. Es gibt weder auf individueller Ebene noch auf gesellschaftlicher Ebene "die eine, richtige Mobilität". Auf individueller Ebene ergeben sich nicht nur bezogen auf die präferierten Orte sehr unterschiedliche Mobilitätspraktiken, sondern auch in Bezug auf gewohnte Wegeketten, gesundheitlich bedingte Hilfen, finanzielle Möglichkeiten, persönliche Ängste oder technische Affinitäten u.a.m.

Auf gesellschaftlicher Ebene bedeutet dies, dass räumliche Mobilität durch sehr unterschiedliche Mobilitätskonzepte und Aktionen bestimmt werden kann: Infolgedessen kann es sowohl als Handlungsfeld "Nachhaltige Mobilität" oder auch als Handlungsfeld "Automobile Mobilität" gestaltet werden. Verwirrend ist dabei, dass der Terminus "Nachhaltigen Mobilität" inzwischen so allgemein gebraucht wird, dass er nicht-nachhaltige

2 Arbeiterkammer Wien

\_

Wenn im Folgenden von Mobilität gesprochen wird, ist immer räumliche Mobilität gemeint, die ihrerseits Auswirkungen auf soziale Chancen und Positionierung hat.

Ansätze im Interesse bestimmter gesellschaftlicher Akteure auch verdecken kann. Dies gilt etwa für Lösungen, die zwar ökologische Effekte erzielen und ökonomisch effizient sind, aber soziale Belastungen ungerecht verteilen. Es ist daher empirisch genau zu analysieren, ob hinter entsprechenden Konzepten tatsächlich eine Verbindung ökologischer, sozialer und ökonomischer Aspekte der Gestaltung räumlicher Mobilität steckt oder "Nachhaltigkeit" nur eine Worthülse bleibt. Auch die österreichischen Gewerkschaften vertreten teilweise Positionen, die einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung entgegenwirken (können). Als Beispiel wird häufig die aktuell vertretene Position zum Pendlerpauschale genannt. In den nachfolgenden Abschnitten wird genauer dargestellt, in welchen Aspekten sich die österreichischen Gewerkschaften bereits in Richtung einer sozial-ökologischen Transformation räumlicher Mobilität bewegen, d.h. wo sie tatsächlich schon nachhaltige Mobilität mitgestalten. Gleichzeitig wird gezeigt, wo Barrieren dem entgegenwirken.

Auch die begriffliche Differenzierung von "Mobilitätspolitik" und "Verkehrspolitik" ist in Hinblick auf die empirische Analyse gewerkschaftlicher Positionierung bedeutsam. Mobilität benötigt zu ihrer Realisierung materielle Mittel, wie Verkehrsmittel, Infrastrukturen und ganze Verkehrssysteme. Diese Mittel zur Realisierung von Mobilität werden unter dem Begriff "Verkehr" zusammengefasst. "Mobilität" und "Verkehr" sind also nicht identisch. Mobilität kann über sehr unterschiedliche Verkehrsangebote realisiert werden, die ihrerseits mehr oder weniger ökologische Belastungen erzeugen, mehr oder weniger gerecht zugänglich bzw. ökonomisch effizient sind. Und umgekehrt sind historisch entstandene Verkehrsangebote, die ökologisch belastend oder sozial für bestimmte Gruppen diskriminierend wirken, durchaus nicht unabdingbar notwendig, um ein historisch gewünschtes Mobilitätsniveau für alle zu sichern. Die begriffliche Unterscheidung von "Mobilität" und "Verkehrs-(angeboten)" macht eine Konzeptualisierung der Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität, also zu Formen der sozial-ökologisch verträglichen Fortbewegung unter Nutzung sozial gerecht zugänglicher, ökologisch kompatibler und ökonomisch effizienter Verkehrssysteme, erst möglich. Durch diese begriffliche Differenzierung kann der Fokus auf den Wandel der Gesamtheit gesellschaftlicher Mobilitätspraktiken und ihrer Kontexte gelingen, die nicht von technisch dominierten Verkehrskonzepten prädominiert werden. Welche der dargestellten Begriffe in den öffentlichen Diskursen genutzt werden, hängt zum einen von den Interessen der jeweiligen gesellschaftlichen Akteure ab, zum anderen wird es von den konkreten Diskursrahmen bestimmt, in denen sie sich bewegen.

Nachfolgend werden Hauptergebnisse der Fallanalyse "Mobilität" dargestellt. In Abschnitt 1 wird der begriffliche Rahmen skizziert. In Abschnitt 2 wird der fragmentierte Diskursrahmen aufgezeigt, in dem sich die Gewerkschaften äußern. Im Abschnitt 3 werden Herausforderungen an die Mobilitäts-politik der Gewerkschaften aus sozialer, ökologischer und ökonomischer Perspektive dargestellt. In Abschnitt 4 wird anhand des "ÖGB-Grundsatzprogramms" und der "Verkehrspolitischen Forderungen der Gewerkschaft VIDA" exemplarisch analysiert, wie die Positionen der österreichischen Gewerkschaften zu Mobilität und Verkehr programmatisch verankern sind. Im Abschnitt 5 werden aus der Sicht aktiver GewerkschafterInnen zentrale Barrieren für nachhaltige Mobilität dargestellt. Im Gegenzug werden dann in den Abschnitten 6 und 7 Erfahrungen der gewerkschaftlichen Arbeit beleuchtet, die praktische Ansatzpunkte für einen sozial-ökologischen Wandel von Mobilität und Verkehr bieten. Ein kurzes Fazit für die gewerkschaftliche Arbeit schließt sich in Abschnitt 8 an.

# 2 GEWERKSCHAFTEN – AKTEURE IN FRAGMENTIERTEN MOBILITÄTSDISKURSEN

Der Klimawandel ist allenthalben in den öffentlichen Debatten angekommen. Das betrifft Debatten in der Wissenschaft, der Politik und in den medialen Öffentlichkeiten. Das bedeutet aber nicht, dass alle ökologisch interessierten Akteure die gleiche Sprache sprechen, dass sie gleiche Ansätze und Ziele verfolgen würden. Im Gegenteil, ökologische Diskurse sind in ihren inhaltlichen Themenstellungen und den jeweils beteiligten Akteuren sehr heterogen, so dass gemeinsame Aktivitäten häufig erschwert werden.

So werden Probleme der Klimaerwärmung und ihre Auswirkungen sowie mögliche Formen der Gegensteuerung derzeit mit sehr unterschiedlichen Ansätzen in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen von den Naturüber die Sozial- und Geisteswissenschaften bis zu den technischen Disziplinen erforscht. Es zeigt sich, dass sich ihre VertreterInnen teils gegenseitig nicht verstehen, wenn beispielsweise die einen über die Folgen des Klimawandels und die anderen über seine Ursachen forschen oder wenn Veränderungen innerhalb gegebener Strukturen den Überlegungen über den grundlegenden Wandel von Produktions- und Lebensweisen gegenübertreten u.a.m. (vgl. UN 2016). Probleme des Klimawandels werden auch auf verschiedenen politischen Ebenen von der regionalen Ebene bis hin zur globalen Ebene thematisiert. Die Ergebnisse der UN-Klimakonferenz von Paris 2015 werden in diesem Zusammenhang als ein wichtiger Erfolg gewertet, da von ihren Problem- und Zielstellungen ausgehend, der Klimawandel erfolgreich durch verbindliche Ziele und Aktionen aufgehalten werden könnte (vgl. WWF). Gleichzeitig gibt es verbreiteten Zweifel daran, ob die formulierten Problemstellungen tatsächlich hinreichend handlungswirksam werden, so dass das Zwei-Grad-Ziel erreicht wird (vgl. Alternatiba et al. 2015, Greenpeace 2016).

In den Medien wiederum werden humanitäre Katastrophen in anderen Erdteilen in emotionalen Berichten in Echtzeit gezeigt. Sie dienen als Hintergrundfolie für Hilfsaktionen für Betroffene. Auch die Bilder von Schäden in der österreichischen Landwirtschaft, im Straßen- und Schienenverkehr sowie an Häusern in Gebirgsgemeinden werden regelmäßig medial verbreitet. Sie verdeutlichen, dass das Alltagsleben auch hierzulande durch den Klimawandel betroffen ist, allerdings in sehr unterschiedlichem Maße. Die sich überbietenden medialen Katastrophenbilder transportieren ein Gefühl des Ausgeliefertseins an globale Prozesse, ein Gefühl der Ohnmacht gegenüber Wirkungen, die scheinbar nicht hier "erzeugt" werden, sondern irgendwo anders als "ökologische Probleme" "entstehen". "Ökologische Probleme" bezeichnen in diesem Zusammenhang zum einen gestörte Naturprozesse, von denen die einen annehmen, dass sie an eine natürliche Grenze stoßen und so eine globale humane Katastrophe auslösen werden. Sie warnen davor, zu spät zu handeln und speisen politische Aktivitäten. Während andere davon ausgehen, dass es keine natürliche Grenze gibt, so wie es auch bei früheren Befürchtungen keine endgültige Grenze gab und die hoffen, dass das Problem zumindest an ihnen glimpflich vorbeigehen möge. Diese Haltung speist gleichermaßen die Unterstützung caritativer Hilfsaktionen wie ein passives Abwarten.

Die einzelnen Diskurse über ökologische Probleme folgen jeweils eigenen Rhythmen, sie flammen je nach konkreten Anlässen immer wieder auf, berühren sich, verlieren sich wieder. Man mag sich erinnern, dass auch das Waldsterben in den 1990er Jahren eine Diskurs-Konjunktur zu verzeichnen hatte, die in ökologisches Handeln mündete. Inzwischen ist dieses Thema wieder unter ein Aufmerksamkeitslevel gesunken, das nur mehr Spezialisten berührt. Jetzt bewegen andere Themen, die teils nur auf den zweiten Blick auch ökologische Probleme spiegeln, wie etwa das sogenannte "Flüchtlingsproblem". Morgen können es wieder ande-

re soziale oder ökonomische Themen sein, die mehr oder weniger und auf die eine oder eine andere Weise mit ökologischen Problemen verbunden sind. In diesem Auf und Ab ständig neuer Themen fällt es schwer, langfristige hinreichend konsistente Positionen zu gewinnen. Gesellschaftliche Akteure erleben sich nicht selten als Getriebene extern entstandener Problemlagen statt als Gestalter. Die österreichischen Gewerkschaften sind von dieser Herausforderung nicht ausgenommen.

Im beschriebenen Kontext stellt sich die Frage, ob ökologische Problembestimmungen notgedrungen den beschriebenen Segmentierungen und Diskurskonjunkturen und -regressionen folgen müssen, die ihrerseits die strategisch langfristig ausgerichtete solidarische Handlungsfähigkeit gesellschaftlicher Akteure beeinträchtigen. Anders gefragt: Ist es möglich, ökologische Probleme so zu definieren, dass sie politische Akteure ebenso wie große Bevölkerungsgruppen langfristig zu solidarischer Umgestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse "bewegen" (können)? Und schließlich: Welche Rolle können die Gewerkschaften bei der Diskursentwicklung spielen und so ihre Handlungsfähigkeit stärken?

Bezogen auf die Gestaltung räumlicher Mobilität sind derzeit sehr unterschiedliche österreichische Akteure mit sehr unterschiedlichen Interessen aktiv. Die Gewerkschaften sind nur einer der vielen Handelnden. Gegenwärtig lässt sich dabei ein Shift von der Dominanz einer reinen Verkehrsdiskussion zu einem erweiterten Mobilitätsdiskurs erkennen. Dieser Themenwandel setzte in verschiedenen europäischen Ländern bereits in den 1990er Jahren ein und erhielt Anfang der 2010er Jahre auch in Österreich einen deutlichen Schub (vgl. Urry 2000, Deffner/Götz 2007, BMVIT et al. 2012). Der Shift vom reinen Verkehrsdiskurs zum Mobilitätsdiskurs wird durch eine Ökologisierung der zuvor vorrangig ökonomisch und technisch-technologisch dominierten verkehrspolitischen Debatten begleitet. Dies zeigt sich im Begriff "Nachhaltige Mobilität", die sich quasi als Norm der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung durchgesetzt hat, ohne dass damit das Problem beliebiger Schwerpunktsetzungen des Begriffes "Nachhaltigkeit" überwunden sind (vgl. Rau et al. 2003, Unmüßig 2012). Heute wirbt jeder Automobilhersteller mit der Nachhaltigkeit seiner Produkte und Produktion. Fast alle Verkehrs-anbieter bezeichnen ihre Dienste als nachhaltig. Der Terminus wird in beliebigen Kontexten verwendet, so dass er kaum mehr zur Abgrenzung von sozial-ökologisch nicht tragfähigen Produkten und Dienstleistungen nutzbar ist. Daher gewinnen im internationalen ebenso wie im österreichischen Mobilitätsdiskurs neue Mobilitätsbegriffe an Einfluss.

In den österreichischen Mobilitätsdiskursen sind derzeit vier unterschiedliche Ansätze vertreten: "Digitalisierung und Automatisierung von Verkehr und Mobilität", "Stärkung des Umweltverbundes aller umweltfreundlichen Verkehrsarten unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs", "Förderung multimodaler Mobilität" und der Ansatz der sogenannten "Wahlfreiheit".

- Das Konzept der "Digitalisierung und Automatisierung von Verkehr und Mobilität" gewinnt gegenwärtig starken Einfluss. Es wird ursprünglich durch die daran beteiligten Branchen der IT-Dienstleister und der Autoindustrie vorangetrieben und wird von der Forschung und von der Politik zunehmend aufgegriffen (vgl. UDACITY, Tesla). Im Zentrum steht die Diskussion um Potenziale und Risiken technologischer Entwicklung für die Standortsicherung sowie für die Mobilitätsentwicklung. Diskutiert werden insbesondere die Chancen der "E-Mobilität", das "Automatisierte Fahren" sowie Chancen von digitalisierten Zugängen zu vernetzten Verkehrsangeboten (vgl. KLIEN 2014, BMVIT 2016).
- Das Konzept der "Stärkung des Umweltverbundes" ist in der Umweltdiskussion der 1980er Jahre verwurzelt. Von daher betont es die Umweltfreundlichkeit öffentlicher Verkehrsangebote im Vergleich zum individuellen Autoverkehr, die allgemeine Zugänglichkeit und Massentauglichkeit von Bahn, Bus, Straßen- und U-Bahn sowie ihre volkswirtschaftliche Effizienz (EC 2011, BMVIT 2012). Es zielt auf den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf motorisierte öffentliche Systeme. Hier lassen sich insbesondere in Großstädten bereits Erfolge verzeichnen, da es nicht nur von diversen politischen Akteuren vertreten wird, sondern ebenfalls Einfluss auf die Planungsebene von Städten und Gemeinden gewonnen hat.

- Das aktuelle Konzept "Multimodale Mobilität" geht einen Schritt weiter. Es thematisiert die systematische Angebotsintegration von motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsdiensten, die sich an den individuellen Mobilitätswünschen vielfältiger Nutzer-Innen orientiert. Im Zentrum stehen nicht die zu entwickelnde Angebotsstruktur bestimmter öffentlicher Verkehrssysteme in der Konkurrenz zum individuellen Auto, sondern die nahtlose Bewältigung vielfältiger Wege und die jeweils flexible, personenbezogene Verbindung vernetzter Angebote. Die bedürfnisbezogene Gestaltung der Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsangeboten schließt ökologische Lösungen für die Minderung klimaschädlicher Emissionen ein, da sie den situativen Umstieg vom Auto auf ökologische Systeme durch Zeit- und Komfortgewinn unterstützt. (vgl. Maertins 2006, Wojtysiak/Dziekan2012, Delatte et al. 2014). Innerhalb dieses aktuellen Diskursrahmens lassen sich wiederum zwei eigenständige Schwerpunktsetzung erkennen. Zum einen wird Multimobilität systemisch definiert. Es geht um die Anschlussfähigkeit und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme. Hier wird der technisch-technologische Wandel fokussiert. Zum anderen wird Multimodalität als eine bestimmte Qualität des Mobilitätsverhaltens bzw. von Mobilitätspraktiken definiert. Hier liegt der Fokus auf der Frage nach den Kontexten des Wandels oder der grundlegenden Transformation von Alltagspraktiken, die Mobilität einschließen. Das Konzept der multimodalen Mobilität gewinnt gegenwärtig in der Forschung zunehmend an Einfluss. In seiner systemischen Form gewinnt es zudem insbesondere Einfluss auf die nationale und städtische Planungsebene von Verkehrssystemen. Seine verhaltensbezogene Formen werden eher unter mobilitätsorientierten NGOs diskutiert.
- Im Unterschied dazu geht das Prinzip der "Wahlfreiheit" vom Status Quo der Mobilitätspraktiken aus. AutofahrerInnen sollen die Freiheit und die infrastrukturelle Möglichkeit gesichert bleiben, wie bisher Auto zu fahren. Auf dieser Grundlage soll die individuelle Entscheidung gegen oder für einen Umstieg zugunsten anderer Verkehrsträger frei, also ohne gesellschaftlichen Druck, erfolgen. Eine Umverteilung von bisher dem Auto vorbehaltenen verkehrstechnischen Ressourcen, wie Raum für den fließenden oder ruhenden Verkehr, für Aufenthaltsqualität oder Vorrangampelregelungen u.a.m. zugunsten anderer Verkehre bzw. Mobilitätsmuster wird als Belastung und Mobilitätseinschränkung gewertet. Dies gilt beispielsweise für die Diskussion "Vorrang Schiene vor Straße" oder für die Gestaltung des Radverkehrs (vgl. WKÖ 2016, WIMEN 2015).

Die österreichischen Gewerkschaften vertreten im Kern den zweitgenannten Ansatz, insbesondere den Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme (siehe Abschnitt 4). Er liegt ihren Aktivitäten in den Betrieben, in der Kooperation mit anderen gesellschaftlichen Partnern sowie ihrer Positionierung auf politischer Ebene zugrunde. Der Ansatz "multimodaler Mobilität" wird gegenwärtig vorrangig im Rahmen nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätsforschung sowie von aktiven regionalen Akteuren diskutiert, unter denen sich auch BetriebsrätInnen und GewerkschafterInnen befinden (vgl. BMFIT 2014, Mucha/Sommer 2014, Nobis 2010). Der Ansatz der "Wahlfreiheit" wird systematisch von einigen politischen Parteien sowie von Unternehmen bzw. wirtschaftspolitischen Akteuren vertreten (vgl. Bartenstein 2013, WIMEN 2015). Informell wird er aber auch von einem Teil der Gewerkschaftsmitglieder und Funktionäre geteilt. In den offiziellen Gewerkschaftsdokumenten hat diese Position hingegen keine Grundlage mehr (siehe Abschnitt 4).

Führt man sich die dargestellten unterschiedlichen Standpunkte sowie die unterschiedlichen Arenen in denen sie von jeweils spezifischen Akteuren vertreten werden, vor Augen, so ist eine Fragmentierung der öffentlichen Mobilitätsdiskurse nicht zu übersehen. Manche Akteure, die sich aus je unterschiedlicher Perspektive für nachhaltige Mobilität einsetzen, begegnen sich niemals, da sie in der Regel in ihren Runden mit vertrauten Akteuren verbleiben. Auf diese Weise schließen sich Themen-setzungen gegeneinander ab, selbst dort, wo es gemeinsame Interessen und Ansatzpunkte für gemeinsame Standpunkte zum Thema "Nachhaltige Mobilität" gäbe. Andere Akteure treffen zwar gelegentlich aufeinander, finden aber aus verschiedenen Gründen keine gemeinsame Sprache. Wieder andere lehnen einen Wandel von Mobilitätspraktiken völlig ab und verteidigen lediglich vorhandene Positionen, da sie keinen Sinn in Diskussionen zur Öffnung der eigenen Standpunkte sehen.

#### Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität

Durch die Fragmentierung der Mobilitätsdiskurse werden auch ökologisch fokussierte und beschäftigtenbezogene Diskursperspektiven relativ unabhängig voneinander bezogen und diskutiert. Eine Ausnahme bildet hier traditionell die österreichische Arbeiterkammer mit ihren konzeptionellen Positionen, Studien und Diskussionen zu aktuellen Mobilitätsproblemen, in denen komplexe Interessen von Erwerbstätigen und KonsumentInnen thematisiert und unterschiedliche Akteure zusammengeführt werden (vgl. Schaupp 2012, AK 2015). Darüber hinaus entwickeln sich offene Diskursrahmen für nachhaltige Mobilität derzeit auch über die Plattform "Wege aus der Krise" oder die Konferenzen "Gutes Leben für alle", in denen Akteure mit unterschiedlichen Kerninteressen gemeinsam an Nachhaltigkeitsthemen arbeiten. Allerdings werden in beiden Fällen andere Themen stärker als das Thema "Nachhaltige Mobilität" diskutiert (vgl. Wege aus der Krise, Gutes Leben für alle, siehe Abschnitt 6).

Zieht man in Betracht, dass die österreichischen Gewerkschaften innerhalb dieser fragmentierten Diskursbedingungen agieren, die wiederum Einfluss auf ihre Positionierung haben, so lassen sich ihre Mobilitäts- und Verkehrskonzepte weder aus einer innergewerkschaftlichen Logik noch vor der Folie umwelt- und klimapolitischer Normative erhellen. Die gewerkschaftlichen Positionen zu Mobilität und Verkehr sind vielmehr eingebettet in jahrzehntelange Erfahrungen sozialpartnerschaftlicher Lösung von Problemen sowie in zunehmende Erfahrungen thematischer Aufkündigungen dieses Arrangements durch die Unternehmensseite. Dadurch sind sie herausgefordert, sich wiederauflebenden Polarisierungen zu stellen und ihre Mitglieder für arbeitnehmerInnenfreundliche Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu mobilisieren. Zudem sind die Gewerkschaften bezogen auf räumliche Mobilität selbst ein Teil der fragmentierten Öffentlichkeiten, in denen umweltpolitische und sozialpolitische Akteure traditionsgemäß relativ unabhängig voneinander ihre Konzepte und Aktionen entwickelten. Dadurch sind sie herausgefordert, mobilitätsbezogene ArbeitnehmerInneninteressen gegenüber neuen interessanten AkteurInnen und Konzepten zu öffnen und diese im eigenen Interesse zu repositionieren.

# 3 KOMPLEXE ANFORDERUNGEN AN GEWERKSCHAFTLICHE KONZEPTE NACHHALTIGER MOBILITÄT

Derzeit sind die dominanten Formen der Mobilität sowie der dazu genutzte Verkehr komplexen, aber weitgehend noch nicht-nachhaltigen Veränderungen unterworfen. Es wird zunehmend Verkehr erzeugt und eine Trendumkehr ist nicht ersichtlich, das hat nicht nur negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima, sondern auch auf die Lebensbedingungen vieler Menschen. Daraus erwachsen multiple Problemlagen, die eine "Sozial-ökologische Transformation der räumlichen Mobilität" immer dringlicher machen. Multiple Mobilitätsprobleme beeinflussen die Arbeits- und Lebensbedingungen von Millionen Arbeitnehmer-Innen. Nichtnachhaltige Wirkungen zeigen sich sowohl aus sozialer als auch aus ökologischer und auch aus ökonomischer Perspektive.

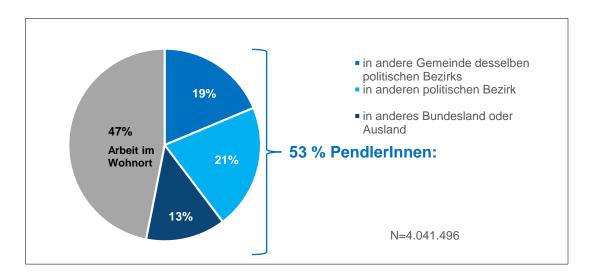
### 3.1 Anforderungen aus sozialer Perspektive

Aus sozialer Perspektive konstituiert Mobilität moderne Gesellschaften in ambivalenter Weise (vgl. Bonß/Kesselring 1999, Rammler 2001). Sie eröffnet sowohl gesellschaftliche und individuelle Entwicklungschancen, gleichzeitig schafft sie Zwänge zu wachsender Mobilität, die ihrerseits Entwicklungschancen limitieren. So öffnet bzw. verschließt der Zugang bzw. Nicht-Zugang zu Mobilität und Verkehrssystemen die Chancen für gesellschaftliche Teilhabe (vgl. Bauhardt 2001, Altenburg 2009, Daubitz 2011). Dieser Zusammenhang gewinnt immer mehr an Bedeutung, da Mobilität eine Grund-struktur moderner Gesellschaften beschreibt und zu ihrem Identitätskern gehört (vgl. Bonß/Kesselring 1999, Kaufmann 2002, Urry 2000). Mobilität strukturiert zunehmend nicht nur alle gesellschaftlichen Bereiche, sondern auch alle sozialen Beziehungen.

Infolgedessen sind beispielsweise Beschäftigtengruppen, die nur erschwert ihre notwendigen Arbeitswege realisieren können, nicht nur gezwungen, Abstriche an ihrer beruflichen Entwicklung hinzunehmen oder diese ganz aufzugeben. Ihnen erwachsen daraus auch vielfältige soziale Folgekosten. Zudem entstehen zusätzliche finanzielle, soziale und psychologische Mobilitätskosten, wenn Beschäftigtengruppen nicht nur schlecht an ihre Erwerbsstätten angebunden sind, sondern auch wenn sie notwendige Betreuungs-, Bildungs- und Versorgungsorte schlecht erreichen können. Das betrifft Frauen in überdurchschnittlichem Maße. So wurde in verschiedenen empirischen Studien belegt, dass sich in Österreich das "Eineinhalb-VerdienerInnen-Modell" weitgehend durchgesetzt hat. Frauen tragen nach wie vor den Großteil der Familienund Betreuungsarbeit und suchen daher ihre Arbeit nach dem Prinzip der Teilzeitmöglichkeit und der Wohnortnähe (vgl. Schier 2010, Bergmann 2014, Hader 2015).

Mobilitätsbezogene ArbeitnehmerInneninteressen sind also durchaus differenziert. Sie werden durch Veränderung in den räumlichen und zeitlichen Bedingungen der Erwerbsarbeit insgesamt und der jeweiligen Branchenbedingungen, aber auch durch die Bedingungen der unbezahlten Pflege- und Haushaltsarbeit beeinflusst. Die Veränderungen aller Formen der Arbeit in mobilen Gesellschaften sind eng verzahnt mit ökologi-

schen sowie mit ökonomischen Herausforderungen. Alle Formen der Arbeit werden wie das Alltagsleben insgesamt zunehmend einem Mobilitätsimperativ unterworfen (vgl. Kesselring/Vogl 2010, Hader 2010, 2015). Dies zeigt sich nicht zuletzt in der Zunahme der PendlerInn sowie der Länge an arbeitsbezogenen Wegen und den damit verbundenen Belastungen.



**Abbildung 3-1:** Anteil der PendlerInnen an den Erwerbstätigen 2014 (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik, eigene Darstellung)

Nach Angaben von Statistik Austria pendeln infolge der Trennung von Wohn- und Arbeits-orten 53 % aller Beschäftigten von ihrer Wohngemeinde zu ihrem Arbeitsplatz in einen anderen Ort. Im Detail pendeln 18,6 % in eine andere Gemeinde desselben politischen Bezirks, 21,1 % pendeln in einen anderen politischen Bezirk desselben Bundeslandes und 13,3 % pendeln in ein anderes Bundesland oder ins Ausland (Statistik Austria 2015, 56). Der Anteil der PendlerInnen ist zudem im Vergleich zu 2009 um 0,6 % gestiegen.

Beschäftigte aller Wirtschaftssektoren müssen in Bezug auf Arbeitsort und Arbeitszeit, sowie zunehmend auch in der Arbeit selbst mobil sein (Dienstreisen, wechselnde Arbeits-orte). Arbeitswege nicht nur zur, sondern auch in der Arbeit werden länger. Die Arbeit wird so immer mehr zu "mobiler Arbeit", das heißt zu einer Arbeit, die zu einem erheblichen Anteil an anderen als der Hauptarbeits-stätte stattfindet (vgl. Bullinger 2003, die Definition von Kesselring 2012, 84 und der ECaTT in Kandola 2007, 6, Brandt 2010). <sup>2</sup>

Der zunehmende strukturell erzwungene Mobilitätsdruck für ArbeitnehmerInnen wurde von vielen der interviewten GewerkschafterInnen angesprochen. Die folgende Einschätzung eines GPA-Mitgliedes steht stellvertretend dafür. <sup>3</sup>

10 Arbeiterkammer Wien

.

Aufgrund mangelnder Daten sind genaue Angaben zur Größenordnung des Phänomens mobiler Arbeit schwierig. Für Europa gibt Hess an, dass die Hälfte der arbeitenden Bevölkerung in ihrer Arbeit "potenziell mobil" ist (Hess 2007,17). Für Deutschland hat der DGB 2008 in einer Untersuchung belegt, dass 37 % der befragten Beschäftigten an wechselnden Arbeitsorten tätig sind (Brandt 2010, 9, Fuchs 2008). Der Trend zu flexiblerer Arbeit ist insgesamt ungebrochen. Es liegt daher durchaus im Beschäftigteninteresse, dass die Kosten mobiler Arbeit zwischen ihnen und den Unternehmen geteilt werden (Räthzel/Uzzel 2012). Es ist daher zu analysieren, inwiefern dieses Interesse von österreichischen Gewerkschaftsmitgliedern und FunktionärInnen aktiv artikuliert und in Positionen und Aktivitäten umgesetzt wird.

Aufgrund mangelnder Daten sind genaue Angaben zur Größenordnung des Phänomens mobiler Arbeit schwierig. Für Europa gibt Hess an, dass die Hälfte der arbeitenden Bevölkerung in ihrer Arbeit "potenziell mobil" ist (Hess 2007,17). Für Deutschland hat der DGB 2008 in einer Untersuchung belegt, dass 37 % der befragten Beschäftigten an wechselnden Arbeitsorten tätig sind (Brandt 2010, 9, Fuchs 2008). Der Trend zu flexiblerer Arbeit ist insgesamt ungebrochen. Es liegt daher durchaus im Beschäftigteninteresse, dass die Kosten mobiler Arbeit zwischen ihnen und den Unternehmen geteilt werden

IP17: "Die ganze Welt ist schneller geworden, es haben sich Probleme potenziert. Es ist so, dass sich Firmen schneller verändern. Es wird jeden Tag umstrukturiert, (...) deswegen gab es in Oberösterreich [beispielsweise] die Oberösterreichische [X-]AG. Das war ein Monolith, im positiven Sinn und der Arbeitgeber, die Wirtschaft ist solide. Das Unternehmen ist jetzt aufgedröselt worden und in der [Y-]AG in 16 Gesellschaften verschwunden, und das sorgt auch für Mobilität – gezwungenermaßen. Auch dass viel, viel öfter Jobwechsel stattfinden und man Menschen auch zum Teil zwingt [zu pendeln]. Oder zum Beispiel: Wir haben letztes Jahr einen Sozialplan verhandelt mit der Filiale [Z], das war in dem Fall eine Produktion, die wird mehr oder weniger stillgelegt und da gibt es dann schon Angebote: "Sie können in Wien arbeiten, sie können in Nürnberg arbeiten." Ja, eh schön, nur, da muss ich einmal hinkommen! Einige haben sogar gesagt: "Kann ich mir vorstellen." Das sind Alleinstehende oder Leute, die gesagt haben: "Ich bin eh mobil, mir hat das nie was gemacht, soll es sein, fahre ich nach Nürnberg." Da hat es so gepasst, aber es gibt auch Leute, die dann sagen: "Ich habe da mein Haus gebaut, ich habe da meine Familie, drei Kinder, ich kann nicht pendeln oder nicht in dieser Form pendeln." (17, 396-410)

In dieser Aussage wird deutlich, dass sich durch die strukturell bedingten Mobilitätszwänge die Lebensqualität verschlechtert und insbesondere das Familienleben unter Druck gerät. Es wird auch deutlich, dass nicht alle ArbeitnehmerInnen sich diesen Zwängen unterordnen können und wollen. Sie erwarten in ihren Interessen gegen unzumutbare Mobilitätszwänge vertreten zu werden.

Dies gilt umso mehr, da gleichzeitig mit dem erwerbsbezogenen Zwang zum Pendeln oder Arbeits-wechsel auch der Mobilitätsdruck für die nicht bezahlten Arbeiten wächst. Unbezahlte Pflegearbeiten, die vorrangig von Frauen geleistet werden, werden heute nicht nur in der eigenen Wohnung, sondern auch in den Wohnungen von Angehörigen durchgeführt. Auch die Betreuung von Kindern erfordert ein hohes Maß an Beweglichkeit und Flexibilität, da heute bereits Aktivitäten von Kindern außer Haus stattfinden und die Begleitung von Minderjährigen zu einer wichtigen Mobilitätsaufgabe von Eltern geworden ist (vgl. Buhr 1999, Funk 2008; Segert 2013, Wolf-Eberl/Segert 2013).

Da sich der Zuwachs arbeitsbezogener Mobilitätszwänge für die Mehrheit der Beschäftigten aber nur langsam vollzieht, begegnen ihm viele Beschäftigte und GewerkschafterInnen eher individuell-pragmatisch. Die Unzufriedenheit mit zunehmenden Pendelzwängen, sich verlängernden Arbeitswegen, mit unfreiwilligem Zeitverlust und teils enormen Kosten formiert sich – auch unter dem Druck anderer Probleme – bisher kaum als grundlegendes gewerkschaftsübergreifendes Interesse.

Dadurch sind die Gewerkschaften in doppelter Weise herausgefordert, zum einen erscheint es notwendig, einen kollektiven Reflexionsprozess über die sozialen Hintergründe der schleichenden Privatisierung beruflicher und alltäglicher Mobilität in Gang zu setzen. Nur so können neue Kernziele gewerkschaftlicher Arbeit sinnstiftend formuliert werden und mobilisierend wirken. Zum anderen fordern die komplexer werdenden Mobilitätsanforderungen für alle Beschäftigten die österreichischen Gewerkschaften auch aus einem weiteren Grund heraus, durch die zunehmende Mobilität werden die räumliche Verwurzelung in den Betrieben und die damit verbundenen solidarischen Beschäftigtenbeziehungen destabilisiert. Gleichzeitig wächst der Druck auf Arbeitsplatzabbau bzw. Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in allen Branchen. Beide Tendenzen fordern die Gewerkschaften dazu heraus, neue Bindungs- und Mobilisierungsstrategien zu entwickeln, die auch das Thema Mobilität aufnehmen. Hier kann das gezielte Aufgreifen von Mobilitätsinteressen der ArbeitnehmerInnen beider Geschlechter, in allen Branchen und in Unternehmen aller Größengruppen als Bindungschance begriffen und genutzt werden.

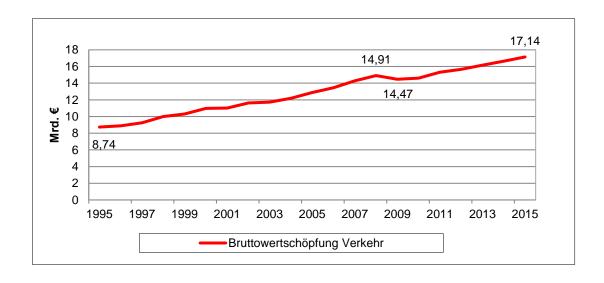
Anders gesagt, die Gewerkschaften sind herausgefordert, den wachsenden Mobilitätsdruck auf alle Beschäftigten zu einem zentralen gewerkschaftlichen Thema zu machen und gemeinsam eine sozial gerechte Strategie zu entwickeln, die die Chancen ökologischer Formen der Mobilität und der dafür zu entwickelnden Ver-

(Räthzel/Uzzel 2012). Es ist daher zu analysieren, inwiefern dieses Interesse von österreichischen Gewerkschaftsmitgliedern und FunktionärInnen aktiv artikuliert und in Positionen und Aktivitäten umgesetzt wird.

kehrssysteme im Interesse der ArbeitnehmerInnen nutzt. Arbeitsbezogene Mobilität sollte nicht mehr unausgesprochen als eine weitgehend individuell zu erbringende Leistung der Beschäftigten akzeptiert werden, wobei die ungleichen Belastungen daraus nur im Nachhinein sowie unökologisch abgeschwächt werden, während vorausschauende verkehrstechnische Änderungen außer Acht bleiben. Stattdessen könnten die Gewerkschaften das Thema "solidarischer Abbau von Mobilitätszwängen" durch eigene nachhaltige Betriebsstandort-, Siedlungs- und Mobilitätskonzepte besetzen und so dem verbreiteten Fatalismus entgegentreten, man könne nichts gegen den täglichen Arbeitsbeginn im Stau machen.

### 3.2 Anforderungen aus ökonomischer Perspektive

Aus ökonomischer Perspektive zeigt sich, dass aufgrund der zunehmenden Mobilität von Bevölkerung und wirtschaftlichen Gütern der "Verkehrssektor" und die ihm zuliefernden Branchen eine wichtige Rolle für die österreichische Volkswirtschaft spielen. Das betrifft die Verkehrsdienstleistungen, die durch öffentliche und private Dienstleister zur Verfügung gestellt werden. Es betrifft zudem die Produktion von Verkehrsmitteln bzw. von Teilen für Verkehrsmittel sowie die Herstellung und Erhaltung von verkehrstechnischen Infrastrukturen. Die damit befassten Unternehmen leisten einen wichtigen Beitrag sowohl zur Wertschöpfung als auch zur Beschäftigung. Eine Zusammenschau der Beiträge dieser Branchen ist aufgrund der zugänglichen statistischen Aufbereitung nach ÖNACE schwierig. <sup>4</sup> Annäherungsweise sollen die folgenden Daten, ihre ökonomische Bedeutung belegen. So betrug 2015 die Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen für den Wirtschaftsbereich Verkehr <sup>5</sup> 17,14 Mrd. Euro (vgl. Statistik Austria, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen).

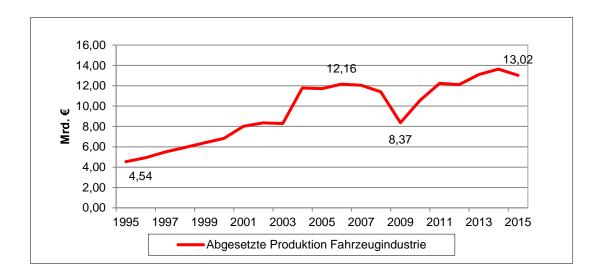


**Abbildung 3-2:** Bruttowertschöpfung im Wirtschaftsbereich Verkehr zu Herstellungspreisen 1995-2015 (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung)

Die Systematik ÖNACE-Systematik der Wirtschaftsbereiche erfasst im Bereich H neben dem Verkehr auch die Lagerei, die für die hier interessierende Fragestellung getrennt werden müssten. Hinzugezogen werden müssten aber Teile des Wirtschaftsbereiches C (Sachgüterproduktion). Hier werden von den verschiedenen Verbänden jeweils die für sie wichtigen Betriebe ausgewiesen. Zudem ergeben sich Probleme aus dem 1995 erfolgten Übergang von der Industriestatistik zur Konjunkturstatistik, durch die die Produktions- und Beschäftigungsleistungen eine Reihe kleinerer Unternehmen hier nicht erfasst werden. Weitere Probleme ergeben sich aus der Zuordnung zur Kammersystematik u.a.m. Ungeachtet dieser statistisch bedingten Ungenauigkeiten lassen die zugänglichen Daten die Größenordnung sowie Trends erkennen.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> ÖNACE Wirtschaftsbereich H.

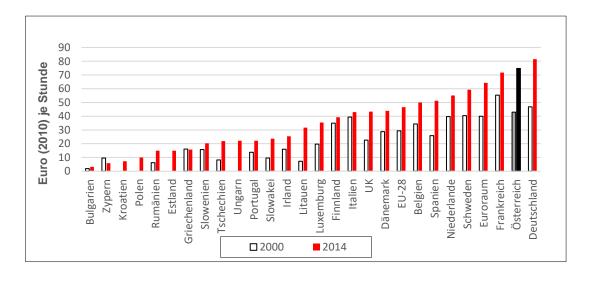
Wie **Abbildung 3-2** zeigt, verzeichnet der Wirtschaftsbereich Verkehr in Österreich mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 ein Wachstum. Verkehrsprognosen gehen bis 2025 auch weiterhin von einer wachsenden Verkehrsnachfrage aus, daher wird der Beitrag der Verkehrsbranche zur volkswirtschaftlichen Gesamtentwicklung auch weiterhin hoch bleiben (vgl. BMVIT et al. 2009).



**Abbildung 3- 3:** Abgesetzte Produktion der Österreichischen Fahrzeugindustrie 1995-2015, Konjunkturstatistik (Quelle: Fachverband der Fahrzeugindustrie in der WKÖ, eigene Darstellung)

Auch die Fahrzeugindustrie leistet einen wichtigen Beitrag zur nationalen Wertschöpfung. So stieg nach Berechnungen des Fachverbandes Fahrzeugindustrie die abgesetzte Produktion dieser Branche zwischen 1995 und 2015 trotz des starken Konjunktureinbruchs in 2009 von Euro 4,5 Mrd. auf mehr als Euro 13 Mrd. (siehe **Abbildung 3-3**).

Dieser beachtliche Beitrag zur Wertschöpfung wird nicht zuletzt durch die hohe Produktivität dieser Branche bedingt.



**Abbildung 3-4:** Produktivität pro Stunde in der Fahrzeugindustrie (Quelle: Eurostat Datenbank, Weyer-strass, IHS 2016, 6)

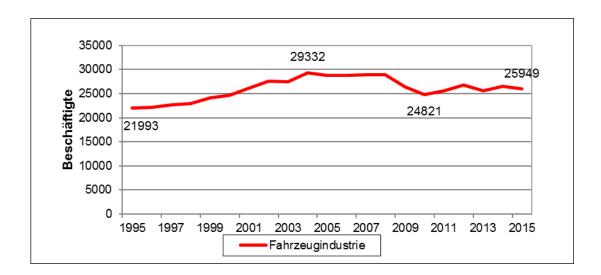
Wie **Abbildung 3-4** zeigt, nimmt die österreichische Fahrzeugindustrie im europäischen Vergleich bei der Produktivität nicht nur nach Deutschland den zweiten Rang ein, sie gehört auch zu den Ländern mit den höchsten Wachstumsraten.

Die ökonomische Wirkung von Verkehr und Fahrzeugindustrie erschöpft sich nicht im unmittelbaren Beitrag zum BIP. Mit ihrer Arbeit erbringen die Beschäftigen dieser Branchen auch einen wichtigen Beitrag für die gute Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten durch Personen und Güter. Eine gute Erreichbarkeit hat nicht nur, wie oben bereits dargestellt, eine wichtige soziale Bedeutung. Sie bestimmt auch maßgeblich die Standortentscheidungen von Unternehmen, die ihrerseits Arbeitsplätze in anderen Branchen schaffen. Und sie bestimmt die dadurch ermöglichten Wertschöpfungspotenziale der gesamten Volkswirtschaft.

Verkehr und Fahrzugbau leisten zudem einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Auch hier sind die statistischen Angaben nach ÖNACE für eine Zusammenschau mobilitätsrelevanter Branchen unübersichtlich (vgl. ABA, Statistik Austria, IV 2013, VCÖ 2004, Eich-mann/Nocker 2015, Leodolter 2016). Für den öffentlichen Verkehr gibt der VCÖ (VCÖ 2004, 16) 152.000 direkt sowie indirekt Beschäftigte an. Hier sind Beschäftigte bei Bahn-, Bus- und Taxiunternehmen einbegriffen. Hinzu werden 20.000 Beschäftigte in der Bahnzulieferindustrie gerechnet, die für den Export arbeiten (ebenda). Neuere Daten der Arbeiterkammer beziffern die Beschäftigung im öffentlichen Verkehr ebenfalls auf 170.000 (Leodolter 2016, 4). Allein bei den Wiener Linien arbeiten derzeit mehr als 8.000 Beschäftigte.

Die Industriellenvereinigung stellt für das "System Bahn" im Jahr 2011 interessante Überblicksdaten zur Verfügung (IV 2013). Hier werden die ökonomischen Leistungen der ÖBB, weiterer Eisenbahnunternehmen sowie der Unternehmen der österreichischen Bahnindustrie, die bahnspezifische Fahrzeuge und Ausrüstungen für den Eisenbahnverkehr und den schienenrelevanten Nahverkehr produzieren, zusammengefasst. Sie beschäftigten 2011 insgesamt 54.000 Arbeitskräfte und erwirtschafteten eine Wertschöpfung von 4,1 Mrd. Zudem wurden 210 Mio. Fahrgäste und 100 Mio. Tonnen Güter befördert. Euro (IV 2013, 7).

Durch die Automotivindustrie werden laut ABA ca. 450.000 Arbeitsplätze gesichert, wenn man nicht nur die direkten Arbeitsplätze, sondern auch die indirekten Effekte der Branche mit einbezieht (ABA, 1). Allerdings lässt sich bezogen auf die Beschäftigungsleistung der Fahrzeugindustrie in den vergangenen 20 Jahren nur ein geringeres Wachstum erkennen. Gegenwärtig zeigt sich eher eine Seitwärtsbewegung.



**Abbildung 3-5:** Beschäftigte in der österreichischen Fahrzeugindustrie 1995-2015, Konjunkturstatistik (Quelle: Fachverband der Fahrzeugindustrie in der WKÖ, eigene Darstellung)

Obwohl die Fahrzeugindustrie, wie **Abbildung 3-5** zeigt, zu jenen Branchen gehört, die einen Teil der Beschäftigungsverluste der Krise 2008/11 wieder ausgleichen konnten, gibt es keine Signale für einen erneuten starken Aufschwung. Vielmehr gibt es in den Unternehmen Unsicherheit, da der in der Branche unausweichliche und jahrelang verzögerte systematische Ausbau der E-Mobilität eine geringere Fertigungstiefe als bei fossil getrieben Motoren mit sich bringt und so Arbeitsplätze nicht nur qualitativ verändert werden, sondern ihre Zahl mit hoher Wahrscheinlichkeit verringert wird.

Hier zeichnen sich enorme Herausforderungen für die österreichischen Gewerkschaften ab, für die von diesem Strukturwandel betroffenen ArbeitnehmerInnen einen gerechten Ausgleich sowie neue berufliche Chancen durch Qualifizierung und arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zu erreichen. Dies gilt umso mehr, als gerade die Fahrzeugindustrie einem wachsenden globalen Konkurrenzdruck durch branchenfremde Unternehmen insbesondere aus dem IT-Bereich ausgesetzt wird (vgl. Wedeniwski 2015).

Dieser wachsende internationale Konkurrenzdruck betrifft nicht nur die Produktion von Verkehrsmitteln (z. B. selbstfahrende Autos), sondern auch die Gestaltung von Verkehrsdiensteistun-gen (über private Online-Vermittlungsdienste für Fahrdienstleistungen). Aber auch der Privatisierungsdruck auf die Gestaltung von Investitionen in Infrastrukturen verschlechtert nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern auch die Chancen zu gerechter Mobilität aller AreitnehmerInnen (z. B. über Privatisierung von Mautgebühren, privates Tracking). Er erzeugt hohe sozial-ökonomische Kos-ten. Die damit verbundenen ökologischen Auswirkungen sind auf den ersten Blick ambivalent. Möglicherweise können das Verharren innerhalb der Logik automobiler Fortbewegung mit Elektromotoren und die Privatisierung von Infrastrukturen zur Einsparung von CO2-Emmissionen führen, aber damit bleiben andere ökologische und vor allem soziale Probleme ungelöst oder werden verschärft. Dies hindert die daran interessierten ökonomischen Akteure nicht, entsprechende Konzepte voranzutreiben und sich dafür Unterstützung aus der Politik zu holen.

Vor diesem Hintergrund sehen sich alle Akteure nachhaltiger Mobilität und Verkehrsangebote starken nichtnachhaltigen Rahmenbedingungen ausgesetzt, nicht nur die Gewerkschaften. Solche schwierigen Rahmenbedingungen werden beispielsweise durch das teilweise kriminelle Festhalten an fossilen Technologien
durch die Automobilbranche (Dieselskandal), durch den Abbau staatlicher Regelungen für Verkehrsanbieter
(Liberalisierung) bei gleichzeitigem Aufbau juristischer Hürden für solidarisch vorsorgend organisierte Verkehrsangebote (Sozialdumping, Wettbewerbszwang), durch die Stärkung privater Verkehrsangebote und
den Mangel an kundInnenfreundliche Regelungen für digitalisierte Verkehrsdienstleistungen gekennzeichnet. Allen diesen Tendenzen ist gemeinsam, dass die Gewinnsteigerung und mögliche Regulierungen über
den Preis im Vordergrund stehen.

Die nicht-nachhaltigen Tendenzen des globalen Marktes werden zudem in vielen Aspekten durch die europäische Verkehrspolitik und entsprechende Gesetzgebungen und Regelungen unterstützt, während solidarische ökologische Prinzipien durch sozial-ökologische Allianzen eigenständig konzipiert erkämpft werden müssen. Es sind also nicht die ökonomischen Zwänge allein, die nicht-nachhaltige Formen der Mobilität aufrechterhalten. Diese werden auch durch eine marktzentrierte europäische Verkehrspolitik begünstigt. Diesen internationalen Rahmenbedingungen können sich die nationalen Akteure nicht entziehen (vgl. AK et al. 2012, Maertens 2012, Forba 2015). Das gilt auch für die Gewerkschaften.

Alle interviewten GewerkschafterInnen des Verkehrssektors waren sich einig, dass sich die Bedingungen für ihre Arbeit durch die Art und Weise, wie die Umstrukturierungen ihrer Branchen gegenwärtig vor sich gehen, in den vergangenen zwei Jahrzehnten verschlechtert haben. So formuliert ein Betriebsrat, der in der VIDA organisiert ist:

IP9: "Es hat sich gegenüber früher sehr, sehr, sehr viel verändert. Früher war das so: (...) Man ist einfach von dem Standpunkt ausgegangen, es wird schon nichts passieren, man fährt sowieso. Ich kann es nur in meinem Bereich sagen, von der ÖBB. 1992 war ein kräftiger Schnitt, 1995 war ein kräftiger Schnitt, wo man die ÖBB umstrukturiert hat. (...) Damals hat die Bevölkerung oder auch meine Mitarbeiter haben damals gesagt: "Es wird schon nichts passieren!" Aber die Zeit ist jetzt da, wo man es täglich sieht: (...) Es hat sich das Manage-

ment total verändert. Früher war das in meinem Bereich so, dass man sich an einen Tisch gesetzt hat: Der Betriebsrat mit der Unternehmensleitung. Man hat da sicher auch schwere Verhandlungen geführt, aber man ist mit einem Handshake auseinandergegangen. Man hat sich nicht klagen müssen. Heute ist es so: Mit jedem kleinen Pfurz muss ich auf das Gericht gehen. Sie wissen es genau bei mir, dass sie nicht gewinnen, ja. Aber es kostet uns wirklich Geld. Das ist einmal ein Faktor, wie die Unternehmenskultur jetzt ist." (9, 268-283)

Das Zitat verdeutlicht, wie stark sich die Rahmenbedingungen für gewerkschaftliche Arbeit bis hinunter auf die Betriebsebene verändert haben. Der Interviewte betont, dass sich das Verhandlungs-klima selbst zwischen Partnern die sich im Unternehmen eigentlich seit Jahren persönlich kennen, verschlechtert hat. Die frühere "Handschlagqualität" von Vereinbarungen zwischen Betriebsrat und Unternehmen zu den verschiedensten Problemen ist einer "Verrechtlichung des Umgangs" <sup>6</sup> gewichen. Die Gewerkschaften müssen ihre Rechte auf gerechte Entlohnung, auf den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze und guter Arbeitsbedingungen immer häufiger einklagen, was nicht nur Geld, sondern auch Kräfte bindet, die nicht für andere Aufgaben zu Verfügung stehen. Das verringert die Möglichkeiten der Gewerkschaften leistbare, sozial angemessene und ökologisch verträgliche Arbeitsmobilität zu aktiv thematisieren und entsprechende Aktionen zu organisieren.

Verbindet man den Gedanken der historisch gewachsenen großen ökonomischen Bedeutung verkehrsbezogener Branchen in Österreich mit der Verschlechterung der Rahmenbedingungen durch Privatisierung und Liberalisierung, so ergeben sich enorme Herausforderungen für alle Nachhaltigkeitsakteure. Der sozial-ökologisch notwendige Umstieg auf nachhaltige Verkehrslösungen und technologischen Strukturen muss gleichzeitig auch ökonomisch kostengünstig gestaltet werden. Neue Fahrzeuge, Infrastrukturen sowie Verkehrsdienstleistungen müssen im Wettbewerb mit den nicht-ökologischen privatisierten Lösungen bestehen können. Dies schließt die dreifach nachhaltige Gestaltung transnationaler sowie digitalisierter Verkehrssysteme ein (Eckart 2006, Maertens 2012, Högelsberger 2014a).

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit für alle Akteure der Nachhaltigkeit, auch für die Gewerkschaften, die Ineffizienz des privaten individuellen Autoverkehrs (MiV) öffentlichkeitswirksam aufzudecken, wie dies unter dem Stichwort "Kostenwahrheit" bereits offensiv für den Güterverkehr diskutiert wird (vgl. ÖIR, AK Wien 2007; Greil, AK Wien 2009, 2012). Die Gewerkschaften sind in diesem Zusammenhang auch dazu herausgefordert, sich möglichst zeitnah und intensiv mit den neuen privatisierten Formen digitaler Verkehrslösungen zu beschäftigen, die zunehmend den Markt erobern. Es gilt rasch zum Thema digitalisierte Mobilität einen eigenen Standpunkt im ArbeitnehmerInneninteresse zu entwickeln. Dabei geht es darum, den Ausbau öffentlicher digitalisierter Verkehrssysteme sowie den Ausbau und die Vernetzung nichtmotorisierter Mobilität in ganz neuen Dimensionen zu denken und verkehrspolitisch zu stärken. Andernfalls wird dieser Trend durch die ökonomischen Prämissen des ungehinderten Marktes und des Gewinnwachstums dominiert.

### 3.3 Anforderungen aus ökologischer Perspektive

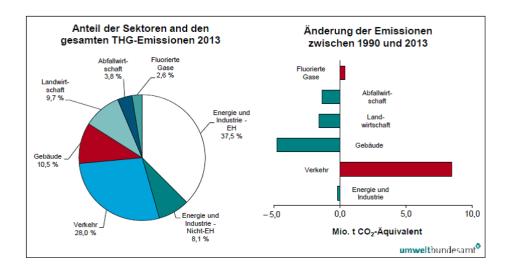
Aus ökologischer Perspektive ergibt sich Dringlichkeit von Veränderungen im Lebensbereich Mobilität daraus, dass verkehrsbedingt – insbesondere durch den Straßenverkehr – nach wie vor ein erheblicher Teil der Treibhausgase erzeugt wird. Im Verkehr wurden in Österreich 2013 28 % der Treibhausemissionen erzeugt. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes (Umweltbundesamt 2015, 11) wies der Verkehr in diesem Zeitraum Treibhausgasemissionen von ca. 22,3 Mio. Tonnen CO2-Äquivalent auf. Damit sind die verkehrsbedingten Emissionen 2013 im Vergleich zu 2012 um 4,7 % oder 1 Mio. Tonnen gestiegen. Die Stickoxid-Emissionen liegen dabei um 26 % über dem zulässigen Höchstwert. Hauptverantwortlich für diese Überschreitung sind die hohen Emissionen der dieselbetriebenen Fahrzeuge im Straßenverkehr.

16 Arbeiterkammer Wien

-

Von Verrechtlichungstendenzen und der damit verbundenen Limitierung gewerkschaftlicher Handlungsspielräume berichten auch die GewerkschafterInnen auch bezogen auf die europäische Ebene (siehe Abschnitt 6).

Die verkehrsbedingten Treibhausemissionen werden in Österreich zu 54 % vom Personenverkehr verursacht, sie umfassen 15 % der gesamten Emissionen. Für den Güterverkehr betragen diese Anteile 45 % bzw. 13 %. 1 % der gesamten Emissionen des Verkehrssektors verteilen sich auf den Bahn-, Schiffs- und nationalen Flugverkehr sowie auf mobile militärische Geräte (Umweltbundesamt 2015, 97).



**Abbildung 3-6:** Anteil des Verkehrssektors an den Emissionen in Österreich 2013 (Quelle: Umweltbundesamt 2015)

**Abbildung 3-6** zeigt die deutliche Steigerung an Emissionen, die seit 1990 verkehrsbedingt zu verzeichnen ist. Zwar wurde der Ausstoß seit 2005 aufgrund verschiedener Förderprogramme um 9,6 % verringert (vgl. BMVIT 2013, 2014, BMLFUW 2016). Um aber auf einen Emissionspfad einzuschwenken, der mit dem 2°C-Ziel kompatibel ist und der die ambitionierten umweltpolitischen Ziele bis 2050 erreicht, sind weitreichende neue Maßnahmen notwendig. Im neuen Klimaschutzbericht heißt es dazu: "Dies betrifft insbesondere den Bereich des fossilen Kraftstoffverbrauchs im Verkehr sowie maßgebliche Technologieumstellungen in der Industrie. Für Österreich besteht jedenfalls Handlungsbedarf zur Entwicklung einer nationalen Klima- und Energiestrategie bis 2030, idealerweise bis 2050." (Umweltbundesamt 2015, 9).

Der große Handlungsbedarf im Bereich Mobilität wird nicht zuletzt anhand der wachsenden Zahl an Fahrzeugen plastisch (siehe **Abbildung 3-7**), die nicht nur klimaschädliche Emissionen erzeugen, sondern auch zeitraubenden Stau und Parkplatzsuche sowie Lärmbelastungen und Unfälle verursachen. Zwar sind die Emissionen von Autos in den vergangenen Jahren durch technologische Fortschritte zurückgegangen, aber ein nachhaltiger Rückgang der Fahrzeuge auf den österreichischen Straßen wurde bisher nicht erreicht.

An diesen Daten wird deutlich, dass eine nachhaltige klimaverträgliche Transformation gerade im Verkehr nicht ohne Veränderungen der Mobilität von Millionen Menschen möglich ist. Diese wiederum kann nicht einfach per Gesetz, moralischem Appell oder mittels einzelner technischer Innovationen verändert werden. Der Mobilitätswandel so vieler Menschen bedarf vielmehr eines multiplen Wandels, der Änderungen von alltäglichen Praktiken aller sozialen Gruppen ebenso einschließt wie der Änderung von institutionellen Regelungen, von Akteurskonstellationen, Verkehrsinfrastrukturen, von Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsmitteln u.a.m. (Dangschat/Segert 2011, Urry 2012, Littig 2012, Högelsberger 2015).

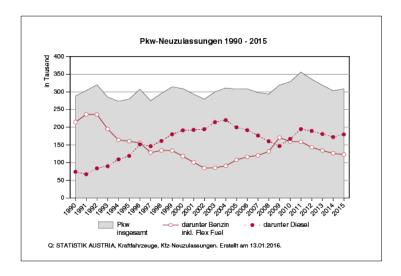


Abbildung 3-7: KfZ-Neuzulassungen 1990-2015 (Quelle: Statistik Austria)

Zieht man all diese Herausforderungen in Betracht, so geht es um einen grundlegenden Wandel des gesamten Systems der Mobilität und nicht nur um Veränderungen innerhalb des vorhandenen Verkehrssystems. Dies hat Konsequenzen für die Ausarbeitung von Konzepten für einen sozial-ökologischen Wandel von Mobilität, die auch für die Gewerkschaften bedeutsam sind. Es wird deutlich, dass eine sozial-ökologische Transformation räumlicher Mobilität und der dazu notwendigen Verkehrsangebote nicht an externe Akteure ausgelagert werden kann. Vielmehr ist es für die Gewerkschaften notwendig, Veränderungen der eigenen Mobilitätspraktiken der ArbeitnehmerInnen selbst zu thematisieren. Dies kann den Gewerkschaften, als den VertreterInnen der Interessen der ArbeitnehmerInnen nur gelingen, wenn sie an deren Mobilitätsprobleme direkt anknüpfen und ihre arbeitsbezogenen Mobilitätsbedürfnisse systematisch konzeptualisieren. Es kann hingegen nicht gelingen aus einer moralisierenden Position, die Probleme von Natur, Umwelt oder ähnlichem ohne Bezug zu den Interessen der ArbeitnehmerInnen thematisiert.

## 4 "IMPLIZITE UMWELTPOLITIK" MIT ENTWICKLUNGSPOTENZIALEN

### 4.1 Themenöffnung vom "Auto für alle" zu "Öffis für alle"

Die österreichischen Gewerkschaften haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten in ihrer Verkehrspolitik eine grundlegende Themenöffnung vollzogen: Weg von einer sozialen Verkehrspolitik mit dem Ziel "Autos für alle" hin zur Förderung des öffentlichen Verkehrs "Öffis für alle" und der Befürwortung einer Ökologisierung in diesem Feld (vgl. VIDA o.J., VIDA 2010, VIDA 2012a, c, VIDA 2015b, VIDA o.J.). Dieser Wandel gewerkschaftlicher Grundsatzpositionen wird von vielen der interviewten GewerkschafterInnen als eine Leistung mit historischer Dimension wahrgenommen. Dafür stehen die nachfolgenden Einschätzungen aus der GÖD, der GBH und der Arbeiterkammer:

IP5: "Zur Einschätzung der vollzogenen Veränderungen muss man sagen, dass in den letzten zehn Jahren, wenn man die Prozentsätze nimmt, eine enorme Umschichtung von der Straße zum öffentlichen Verkehr hin stattgefunden hat. Also das kann man nicht abstreiten. Das war auch ein Sachzwang. Es hat ja nicht so weitergehen können, dass man sich um den öffentlichen Verkehr überhaupt nicht mehr kümmert. Das war ja 20, 30 oder mehr Jahre so, dass da in Österreich nicht ein einziger Schienenkilometer gebaut wurde. (...) Die Westbahn von Wien bis zum Ende war völlig veraltet, desolat. Also das ist nicht so, dass da nichts passiert ist. Nur das war Nachholbedarf! In den 1950er, 190er und 1970er Jahren war das Verhältnis praktisch 95% zu 5%. Die Umschichtungen der letzten 20 Jahre waren gewaltig, aber die sind ja alle in Projekten verschwunden, die seit zehn, 20 oder noch mehr Jahren überfällig waren." (5, 367-378)

IP13: "Es hat vor einiger Zeit Diskussionen gegeben mit so manchen Spitzenfunktionären und Betriebsräten, die Umweltbewusstsein nur mit 'Grün-Denken' verbunden haben und die Schwierigkeiten gesagt haben: 'Wie passt denn das zusammen: Auf der einen Seite bauen wir, betonieren wir, zementieren wir und auf der anderen Seite sollen wir jetzt so ein 'Grün-Denken' auch noch mitreinbringen. Sind wir jetzt eine Baugewerkschaft oder sind wir eine Umweltgewerkschaft?' Diese Diskussionen hat es schon gegeben, sind aber mittlerweile auch ausgeräumt, weil man einfach da wirklich Zusammenhänge diskutiert hat, warum das alles wichtig ist und auch miteinander verbunden ist und zusammenhängt: Wie gebaut wird, wie zukunftsorientiert gebaut wird, wie wirtschaftlich gebaut wird, wie Sanierung Auswirkungen hat auf Heizkosten, auf Emissionsausstoß und, und, und." (13, 535-544)

IP4: "Man muss berücksichtigen, wie wir angefangen haben, das Auto sollte kein Luxusgut sein, sondern für alle erreichbar. Damit wurde nicht nur der Arbeitsweg leichter, sondern damit sollte ein gutes Leben für alle möglich sein. Das Auto war ein Symbol für Fortschritt und Lebensqualität." (4, 22-27)

Einige GewerkschafterInnen und MitarbeiterInnen der Arbeiterkammer sprechen in diesem Zusammenhang von einer doppelten institutionellen Öffnung der Gewerkschaften: Thematisch sowie personell. Innerhalb der Gewerkschaften wurde in den vergangenen 10 bis 15 Jahren nicht nur das Thema "Umstieg auf ökologische Mobilitätsformen" auf die Tagesordnung gesetzt, sondern gleichzeitig gewannen ökologisch aktive GewerkschafterInnen an Einfluss in den Organisationen und wurden mit wichtigen Positionen betraut. Das betrifft nicht nur VIDA, sondern auch andere Einzelgewerkschaften wie PRO-GE oder GBH. Mehrere der interview-

ten ExpertInnen berichten darüber, dass sie persönlich vor ihrer aktiven Gewerkschaftsarbeit in ihrer Gemeinde oder in NGOs u.a. auch umweltpolitisch aktiv waren und diese Orientierungen in die Gewerkschaften eingebracht haben. So berichtet ein PRO-GE-Mitglied:

IP3: "Vor 20 Jahren war das schlicht kein Thema, da hat sich in der Metallgewerkschaft kein Mensch um ökologische Fragen gekümmert, und wenn, dann in einem negativen Sinn. Damals haben viele Betriebsräte gemeinsam mit den Unternehmen gegen die Grünen agiert, gegen die Umweltschutzbewegung. Heute ist das anders, da findet man schon Verbündete. (...) Ich gehöre zu den Leuten, die zwar brave Sozialdemokraten sind, aber in ökologischen Fragen eine andere Linie haben. Ich war gegen Zwentendorf, habe die Hainburger Au auch mitbesetzt und all diese Geschichten. Das heißt, ich komme aus einem anderen Lager, wenn man so will, in dieser Frage. Aber das hat für meinen Beruf eigentlich keine Rolle gespielt, bis ich dann diese Funktion übernommen habe, eben all diese Themen abzudecken. Und dann habe ich halt vorsichtig begonnen, dieses Thema in der heutigen Produktionsgewerkschaft zu thematisieren und zu sagen: "Wo gibt es denn da gewerkschaftliche Interessen? 1 Ich hätte das aber kompetenzmäßig gar nicht allein bewältigen können. Da hat sich zufällig die Möglichkeit ergeben, dieser Allianz "Wege aus der Krise" beizutreten, die ja auch vielen ökologischen Organisationen getragen wird und da habe ich mir gedacht: "Das ist eine gute Chance!" Habe das vorgeschlagen und auch ohne großen Widerstand durchgesetzt. (...) Ich bin der Meinung, (...) dass eben auch Themen wie Mobilität einfach auf der Tagesordnung stehen und für mein Dafürhalten ganz massiv die Interessen unserer Mitglieder berühren. Dann war der zweite Schritt, dieses Thema innerhalb der Produktionsgewerkschaft wirklich zu bearbeiten und da hat der Bundesvorstand eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die ein eigenes Ökosteuerkonzept der Produktionsgewerkschaft erarbeitet hat. Das ist ein Jahr lang gegangen und da konnte ich natürlich viel auf die Erfahrungen und Konzepte bereits zurückgreifen, die ich aus dieser Diskussion hatte, aber sie jetzt mit den führenden Funktionären in der Gewerkschaft, die ja auch Betriebsräte sind, diskutieren." (3, 49-76)

In der praktischen Gewerkschaftsarbeit hat sich vor allem VIDA den oben beschriebenen Herausforderungen im Verkehrssektor gestellt. Dabei kann die Gewerkschaft mit den gut organisierten Mitgliedern der ehemaligen Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) rechnen. Diese haben sich bereits 2000 mit den Konsequenzen der Umstrukturierung der ÖBB für ArbeitnehmerInnen und KundInnen auseinandergesetzt und diese Themen in die neue Gewerkschaft VIDA eingebracht. 2006 initiierte die Gewerkschaft eine Kampagne gegen den Abbau des öffentlichen Nahverkehrs mit dem Titel: "Österreich steht auf der Straße – ohne Bus und Bahn".



**Abbildung 3-8:** ÖGB/Gewerkschaft der Eisenbahner-Kampagne "Österreich steht auf der Straße" (Quelle FSG)

In der Kampagne wurden nicht nur die vom Arbeitsplatzabbau betroffenen eigenen Mitglieder, sondern auch die Öffentlichkeit angesprochen. Für Beteiligte und Beobachtende wurde so erfahrbar gemacht, welche Kraft im Interesse der Sicherung arbeitnehmerInnenfreundlicher Verkehrsangebote mobilisierbar ist.

Seit dem Inkrafttreten der PSO-Verordnung der EU 2009, wurde dann zunehmend auf internationaler Ebene in Zusammenarbeit mit der ETF sowie auf nationaler Ebene gemeinsam mit der Arbeiterkammer und anderen Gewerkschaften wie der Younion aktiv um soziale Qualitätskriterien bei der Auftragsvergabe des öffentlichen Verkehrs gerungen (vgl. VIDA/AK 2009, VIDA 2011). Die Aktionen für soziale Vergabekriterien wurden mit der Abwehr einer ungehinderten Marktöffnung des europäischen Eisenbahnverkehrs und den damit einhergehenden Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen sowie der regionalen Angebote des ÖPNV, etwa der Nebenbahnen, verbunden. (vgl. VIDA 2010a, VIDA 2012a, c 2015d).

2011 wurde von VIDA gemeinsam mit Greenpeace und EVN das Konzept "Energie [R]evolution Österreich 2050" entwickelt, in dem auch ökologisch verträgliche Ziele für die Verkehrsentwicklung enthalten sind. Gefordert wurden der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie der Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, die Intensivierung des kombinierten Verkehrs und weitere Maßnahmen zugunsten eines Umstiegs in Richtung nachhaltiger Mobilität (vgl. Bliem et al. 2011).

Von aktueller Bedeutung ist die vom ÖGB und der Arbeiterkammer unterstützte "Europäische Bürgerinitiative für faire Arbeit im Transport" (vgl. AK 2016). Sie versucht europaweit die Bürger für gerechte Arbeitsbedingungen im Transportwesen zu mobilisieren, da die Europäische Union zwar den grenzüberschreitenden Marktzugang der Anbieter fördert, nicht aber die von der damit verbundenen Verschlechterung der sozialen und ökologischen Standards betroffenen ArbeitnehmerInnen und KundInnen schützt.



Abbildung 3- 9: Europäische Bürgerinitiative für faire Arbeit im Transport (Quelle: VIDA, ETF)

Neben VIDA reagieren aber auch andere im Verkehrssektor aktive Gewerkschaften wie die Younion – die Daseinsgewerkschaft oder PRO-GE sowie der ÖGB auf den Liberalisierungs- und Privatisierungsdruck der EU auf Mobilitätsdienstleistungen und die damit einhergehenden Belastungen wie Sozialdumping und Arbeitsplatzabbau für die Beschäftigten im Verkehrssektor. Häufig tragen die Aktivitäten keinen solchen weitreichenden und gewerkschaftsübergreifenden Charakter wie bei der Europäischen Bürgerinitiative für faire Arbeit im Transport. Noch fehlt es an einem konsistenten und mobilisierungsstarken Konzept. Ungeachtet dessen wird die Öffnung der österreichischen Gewerkschaften für ökologische Probleme bei einem Teil der Mitakteure wahrgenommen.

Der Wandel gewerkschaftlicher Positionen bezogen auf nachhaltige Mobilität wird von VertreterInnen der interviewten NGOs sehr unterschiedlich wahrgenommen. Das Spektrum reicht von einer grundsätzlichen Kritik an allen Sozialpartnern, ohne dass eine Differenzierung zwischen Gewerkschaften, Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer vorgenommen wird, über eine resignierte Feststellung gewerkschaftlicher Inaktivität bis hin zur Wahrnehmung von Veränderungen gewerkschaftlicher Positionen sowie der Anerkennung sozial-ökologischer Leistungen der österreichischen Gewerkschaften. Diese polaren Perspektiven werden exemplarisch in den folgenden drei Zitaten von VertreterInnen ökologisch engagierter NGOs sichtbar:

IP33: "Immer dieses Jammern um Arbeitsplätze. Reden wir nicht um den heißen Brei herum. Die Sozialpartner, Arbeiterkammer, Gewerkschaften, Wirtschaftskammer sind gegen die Abschaffung der Pendlerpauschale, sie sind gegen die Besteuerung des Flugbenzins, gegen Grundsteuer in Flughäfen usw. Wann geraten die endlich in Bewegung?" (33, 12-15)

IP21: "Die Gewerkschaften sichern teilweise erworbene Rechte ab, die berechtigt waren vor 200 Jahren sowieso und in den 1950er/60er/70er Jahren im Rahmen des Wiederaufbaus. Da war es wichtig, dass nicht nur Kapitalisten was verdienen, sondern auch die Arbeiter was davon haben und diese damals errungenen Rechte passen zum Teil nicht mehr in die jetzige Welt. Solche Dinge wie die Pendelpauschale. Da ist die Position der Gewerkschaft schwach, sie vertreten ein Gießkannenprinzip. Das ist gut für reiche Ärzte, die von Wien ins Umland gezogen sind und die jetzt finanziert werden, dass sie hereinpendeln mit ihrem Zweit- und Drittauto. Und dafür setzen sich eine Arbeiterkammer und eine Gewerkschaft ein? Die haben im Kopf den armen Waldviertler, dem der Arbeitsplatz aus Gmünd in den Ballungsraum abgezogen wurde und jetzt der Arbeit nachpendeln muss. Das sind aber ganze 5 % der Pendler. Es ist richtig, dass es diesen sozialen Ausgleich braucht, aber der sollte als sozialer Ausgleich und nicht als eine generelle Finanzierung aller, die in Bewegung geraten sind durch Mobilität. (...) Also Pendelpauschale ist eines, aber es gibt natürlich auch den generellen Widerstand von Gewerkschaften und Arbeiterkammer gegen eine kosten-wahre Treibstoffbesteuerung, den generellen Widerstand gegen eine völlig unausgewogene Wohnbauförderung, was auch immer Raumordnungspolitik und so Siedlungspolitik betrifft da ziehen die einfach nicht mit. (...) Das ist meine Grundkritik generell an den Sozialpartnern, das betrifft die Wirtschaftskammer genauso: Die hängen an errungenen Rechten und es gibt gute Untersuchungen darüber, dass die Beschäftigten oder die Einzelunternehmen deutlich fortschrittlicher sind als die Funktionäre der Standesvertretungen. (...)"

I: "Das war jetzt eine Einschätzung zu den Sozialpartnern insgesamt. Können Sie noch etwas genauer auf Ihre Erfahrungen mit den Gewerkschaften eingehen?"

IP21: "Also, wo wir wirklich gut zusammengearbeitet haben mit den Gewerkschaften, das war im Rahmen der EU-Politik, wenn es um Fragen ging wie Gigaliner, internationale Standards im Eisenbahnwesen, Grenzüberschreitungsfragen. Da waren wir immer auf einer Linie, das war, das ist nach wie vor eine gute Arbeitsteilung im Sinne: Wir als VCÖ [bringen ein] mehr so diese verkehrspolitischen Fragen und die Gewerkschaft mehr die sozialpolitischen Fragen: Wie schaut es aus mit der Kostenwahrheit, das heißt, wie geht es einem LKW- Fahrer? Werden da ausreichend Ruhezeiten usw. eingehalten. Dasselbe hat man natürlich bei den Bahnbediensteten, wo man sagt: "Was passiert da in einem grenzübergreifenden Verkehr? Da hören wir natürlich immer auf der Gewerkschaft." (21, 46-64, 138-148)

IP35: "Also wir haben uns 2000 gegründet und haben von Anfang an mit den Gewerkschaften zusammengearbeitet. Meiner Meinung nach hat es, als "Schwarz/Blau" passiert ist, schlagartig eine Öffnung der Gewerkschaften gegenüber Akteuren wie attac bedeutet. (...) Das erste große Event, das wir gemacht haben, war
2001 ein Gegengipfel, <sup>7</sup> den haben wir in der Arbeiterkammer in Salzburg gemacht und da waren auch Gewerkschafter. Der ÖGB hat uns damals schon unterstützt und auch die Eisenbahnergewerkschaft hat uns mit
Räumen unterstützt. (...) Es gibt auch viele Kontakte, die ich in die Gewerkschaften habe, weil das teilweise
auch Leute sind, mit denen ich studiert habe, wie der [X] in der GPA oder der [Y]. ÖGB, GPA, Eisenbahnerge-

-

<sup>7</sup> Vgl. attac 2001.

werkschaft – diese Unterstützung war wichtig schon für unsere Kampagnen. (...) Die Kontakte zur Produktionsgenossenschaft sind für mich erst später gekommen, da war der Kontakt zu [Z] wichtig. (...) Also ich habe das als relativ unkompliziert in Erinnerung, z.B. der Kontakt mit dem Willi ist auf dieser Konferenz entstanden, wir sind uns über den Weg gelaufen. (...) Ich habe das relativ unkompliziert in Erinnerung. Wir hatten vom Anfang an als Zugang, die Gewerkschaften nicht als unseren Gegner zu sehen, sondern eher zu sagen: 'Okay, da gibt es Dinge, die einfach viele derzeit anders sehen und wir haben da einen anderen Blick drauf und wir möchten sozusagen den Blick mit möglichst vielen teilen und diskutieren.' Das ist auch so eine spezielle Rolle, die wir ausführen nicht nur in Österreich, auch in anderen Ländern, dass wir es geschafft haben, sehr unterschiedliche Akteure, die bis dahin vielleicht nicht miteinander wirklich geredet haben, zusammenzubringen. (35, 203-222)

Bei eingehender Analyse der Positionen von Organisationen, für die die Gewerkschaften Partner nachhaltiger Mobilität sein können oder bereits sind, zeigt sich folgendes Bild: NGOs, VerkehrsexpertInnen, GemeindevertreterInnen u.a. Organisationen, die in konkreten Arbeitszusammenhängen bzw. Diskussionsplattformen an konkreten Mobilitätsfragen mit GewerkschaftsvertreterInnen zusammenarbeiten, bewerten deren Positionswandel sowie einzelne Kampagnen tendenziell positiv. Dies gilt auch für NachhaltigkeitsakteurInnen, die das Tempo gewerkschaftlicher Veränderungen durchaus kritisch begleiten, etwa bezogen auf das Pendlerpauschale oder eine ökologische Steuerreform u.a.m.

Von Seiten dieser ökologischen NGOs und anderer Nachhaltigkeitsakteure gibt es daher zahlreiche Wünsche, wie die gemeinsame Strategieentwicklung und Kampagnenarbeit weiterentwickelt werden kann. Dies gilt gerade dann, wenn sich die Zusammenarbeit zwischen beiden Seiten in den vergangenen Jahren weiterentwickelt hat. Hier zwei Beispiele:

IP21: "Ein zusammenfassender Punkt wäre: "Liebe Gewerkschaft und liebe Arbeiterkammer, schaut bitte nicht immer nur auf den <u>Preis</u>, weil die <u>Kosten</u>, die auf anderen Ebenen entstehen, z.B. durch Zeitaufwand sind viel größer, weil die Wege dadurch [z.B. durch Schließung von Verkaufsstellen aufgrund von Preiskampf] länger werden. Und dann habe ich auch wieder die <u>Ungleichbehandlung</u> zwischen Frauen und Männern, weil halt die Teilzeitbeschäftigten <u>eher</u> gezwungen sind, dann das noch unterzubringen in ihren Verkehrswegen. Das wissen wir ja, dass die Mobilitätsketten von Frauen <u>doppelt</u> zu differenziert sind als die von Männern. (...) Wo müsste das höhere Interesse einer Arbeiterkammer oder einer Gewerkschaft sein? Doch darin: "Geht es den Leuten gut? Und es ist eben genau <u>nicht</u> der Preis, was das gute Leben ausmacht. (...) Was gehört zu hoher Lebensqualität? Da spielen natürlich niedrige Lebenshaltungskosten eine Rolle. Das ist aber nur ein Faktor. Ein zweiter wesentlicher ist: Alles tun zu können: Also, kurze selbstbestimmte <u>Wege</u>. (...) Und kein Lärm: Ich kann das Fenster aufmachen und mich erschlägt nicht <u>Lärm</u>. (...) Ein zweiter Wunsch wäre: Bereits im Rahmen der Positionsentwicklung stärker in die Kommunikation zu gehen, das ist jetzt nichts gewerkschaftsspezifisches, das tut der ganzen Gesellschaft gut." (21, 573-581, 595-608, 617-618)

IP35: Die große <u>Herausforderung</u>, würde ich sagen, ist, noch viel stärker <u>Strategien gemeinsam</u> zu entwickeln, Strategien, wie man Alternativen vorantreiben kann. Und da würde ich mir von den Gewerkschaften auch mehr Konfliktbereitschaft wünschen und mehr Umsetzungsorientierung im Sinne von: Dafür kämpfen. (...) Was <u>auch</u> noch super wäre: Eine strukturiertere Form noch zu finden, wie man die vielen GewerkschafterInnen mit neuen Perspektiven erreichen kann. (35, 344-352)

Im Unterschied zu diesen konkreten Wünschen an die Entwicklung sozio-ökologischer Positionen der Gewerkschaften äußern sich NachhaltigkeitsaktivistInnen, die nicht in solchen neuen systematischen Arbeitszusammenhängen mit GewerkschafterInnen arbeiten, zu deren Aktivitäten eher negativ. Sie konstatieren, dass die Gewerkschaften bezogen auf ihre jeweiligen Positionen und Arbeitsgegenstände nicht als Partner zur Verfügung stehen oder dass sie dabei nicht-nachhaltige Positionen vertreten. Das Spektrum negativer Einschätzung ist breit. Nicht selten ist es emotionalisiert, von Ungeduld getragen. Von beiden Seiten werden in diesem Zusammenhang auch Fremdheiten zwischen den jeweiligen Kommunikationskulturen und An-

spruchshaltungen konstatiert. Hier eine Reflexion einer ökologischen AktivistIn, die selbst mit GewerkschafterInnen zusammenarbeitet, um diese Fremdheiten in der gemeinsamen Arbeit zu überwinden.

IP34: Ja, es gibt diese Entfremdung. Im Kern geht es um die politische Auseinandersetzung mit der enteralen Lebensweise, wo die Rechten den Standpunkt vertreten: "Wir müssen uns nicht ändern." Und ich erlebe quasi den gleichen Mob [wie gegenüber Flüchtlingen], wenn es um Parkpickerl geht, (...) wenn die obere Mittelschicht vollkommen irrrational etwas verteidigt. Gerade auch das Konzept der enteralen Lebensweise verleitet dazu, dass auch die Arbeiterschaft im gegnerischen Lager ist, weil sie <u>aus nachvollziehbaren Gründen</u> das Bestehende verteidigt. Man muss im Stande sein, deren Probleme wahrzunehmen und dann sagen: "Das Bestehende kann aber nur durch Veränderung <u>verteidigt</u> werden". <u>Das</u> muss ja der Diskurs sein. Mit dem Standpunkt: "Neben uns die Sintflut" bist du einfach nicht anschluss-fähig [bei Arbeitern], Wenn du wirklich das Wort "Profiteure" für jeden Menschen in Österreich verwendest, dann fühlen sich diese Leute zu Recht so, dass ihnen was weggenommen wird. (...) Und da bist du im Kern des Problems, dass die Gewerkschaft natürlich über die Jahrzehnte kulturell konservativ geworden ist und dass das bei den Grünen, die ja nur mehr kulturell progressiv sind, <u>ganz</u> massive Entfremdungsprozesse auslöst, (34, 180-200)

In den Interviews wird bei der Formulierung solcher Fremdheiten immer wieder deutlich, dass es hier nicht nur um unterschiedliche Kulturen des Umgangs, divergierende habituelle Ausdrucksformen und Vorlieben geht. In der Regel geht es auch darum, inwieweit die Bedeutsamkeit der Kernpositionen des Gegenübers als relevant akzeptiert und mitgetragen wird. Es geht also auf beiden Seiten um die Frage, welche Schwerpunkte für nachhaltige Mobilität gesetzt werden, d.h. welche Positionen aktuell in diesem Feld bezogen werden.

### 4.2 ÖGB-Grundsatzprogramm zu "Nachhaltiger Mobilität"

Wie positioniert sich der ÖGB im beschriebenen Kontext in seinem aktuellen "Grundsatzprogramm" zu sozial-ökologischen Veränderungen räumlicher Mobilität?

Basis des Grundsatzprogramms des ÖGB ist das Bekenntnis zu Solidarität, Gerechtigkeit und Demokratie (vgl. ÖGB 2013). Unter Berücksichtigung der aktuellen ökonomischen Entwicklungen in Europa werden die Sicherung des Sozialstaates, die Stärkung des Binnenmarktes und die Regulierung der Märkte als grundlegende Aufgaben formuliert. Ausgehend davon werden vielfältige spezifische Aspekte der Beschäftigtensituation und daraus folgender gewerkschaftlicher Ziele programmatisch formuliert. Das Programm beschreibt konkrete Problemlagen und leitet dann politische Forderungen im Beschäftigteninteresse ab.

In diesem Problemkreis des aktuellen Grundsatzprogramms des ÖGB werden nachhaltig gestaltete Mobilität und entsprechende Verkehrssysteme nicht als eigenständiges Interessens- und Handlungsfeld in Form eines eigenen Schwerpunktthemas (Kapitels) formuliert. Dies ist insofern erklärungsbedürftig, als das Grundsatzprogramm mit einem breiten Begriff von Beschäftigteninteressen arbeitet. Diese umfassen nicht nur Interessen, die den unmittelbaren Arbeitsprozess im Unternehmen betreffen, sondern vielfältige weitere Interessen wie Gesundheit, Pflege, Pensionen, Mindestsicherung, Familienpolitik und Bildung. Diese breit gefassten Beschäftigteninteressen erklären sich einerseits als Voraussetzungen für die Sicherung der Arbeitsund Leistungsfähigkeit von Beschäftigten, andererseits sind sie unabkömmliche Bestandteile für ein "Guten Lebens und Gutes Arbeiten", für das der ÖGB im Interesse seiner Mitglieder eintritt. Deshalb wird im ÖGB-Programm allen diesen Lebensbereichen ein eigenständiges Kapitel gewidmet. Aber arbeitsbezogene "nachhaltige Mobilität" hat diesen Rang im Programm bisher nicht erhalten, obwohl sie eine grundlegende Voraussetzung für "Gute Arbeit" und ein "Gutes Leben für alle" darstellt.

Die gewerkschaftlichen Grundsatzpositionen zu Mobilität und Verkehr werden im aktuellen Grundsatzprogramm des ÖGB vorrangig in den Schwerpunktthemen "Österreichische Wirtschaft" sowie "Europa" und "Ökologisierung" thematisiert:

Im Schwerpunkt "Europa" werden beschäftigtenbezogene Mobilitätsinteressen in das grundlegende soziale Interesse nach solidarisch gestalteter und ökologisch orientierter Daseinsvorsorge eingebettet. Dort heißt es:

"Die Entwicklung und der Erhalt qualitativ hochwertiger öffentlicher Dienstleistungen (u.a. ... Verkehr ...) sind von essentieller Bedeutung für eine solidarische Gesellschaftsordnung (ÖGB 2013, 83). Leistungen der Daseinsvorsorge müssen weiterhin von der öffentlichen Hand erbracht werden." (ÖGB 2013, 75).

Zugleich wird gefordert, dem Druck der Europäischen Union in Richtung Liberalisierung und grenzüberschreitender Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungen Einhalt zu gebieten (ÖGB 2013, 82). Ausgehend vom Grundinteresse solidarischer Daseinsvorsorge werden dann auch ökologische Maßnahmen vom ÖGB gefordert: "Verbindliche Anwendung und Berücksichtigung sozialer Kriterien, einschließlich Kollektivvereinbarungen sowie ökologischer Kriterien bei der Vergabe öffentlicher Aufträge." (ebenda, 83). Die dafür notwendigen Aufwendungen sind durch solidarische Finanzierungssysteme aufrecht zu erhalten und als "Investitionen" statt als "Kostenfaktor" zu bewerten (ÖGB 2013, 83). Der ÖGB setzt sich für eine gerechte Verteilung dieser Mittel auch im ländlichen Raum ein. Der hier unterstrichene europäische Bezugsrahmen ist für eine arbeitnehmerInnengerechte Mobilitätsentwicklung essentiell, ebenso seine Verankerung im sozialen Grundprinzip der Daseinsvorsorge.

Allerdings ist die Daseinsvorsorge eine gesellschaftspolitische Aufgabe im Interesse aller Bürger, sie thematisiert nicht die besonderen Interessen von Beschäftigten. Es fehlt also ein konzeptioneller Link zur institutionellen Besonderheit gewerkschaftlicher Interessenvertretung sowie zur Metaebene arbeitsbezogener Mobilitätsinteressen. Da dieser konzeptionelle Link fehlt, bleibt im ÖGB-Grundsatzprogramm auch die Sicherung und Entwicklung von "Nachhaltiger Mobilität der Beschäftigten" im Unterschied zu eigenständigen Themenbereichen wie "Pflege" oder "Bildung" auf den ersten Blick verborgen. Da es diesen Link zur Besonderheit erwerbsbezogener Mobilitätsinteressen nicht gibt, bleibt die Chance ungenutzt, "Mobilität" thematisch mit den erwerbsbezogenen Kapiteln "Arbeitszeit" oder "Gesundheit" zu verbinden, und so eine mit diesen Themen vergleichbar wichtige gewerkschaftliche Aufgabe und damit eine aktive gewerkschaftliche Mobilitätspolitik zu begründen.

Im Schwerpunkt "Österreichs Wirtschaft" wird das Thema Mobilität ebenfalls aufgegriffen. Es wird dort zunächst aus der Perspektive gerechter Steuern und Lastenverteilung beleuchtet. Gefordert wird die "Erhöhung und Ökologisierung des Pendlerpauschales" (ÖGB 2013, 95) sowie eine "soziale Systemumstellung von Freibeträgen auf Absetzbeträge" und dass PendlerInnen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, das große Pauschale erhalten sollen. Weiters wird gefordert: "Die Industrie-entwicklung in den Zukunftsbereichen (insbesondere Umweltschutztechnik, Energieeffizienz, Ökologisierung der Produktion, moderne Verkehrsmittel und -logistik) ist gezielt voranzutreiben." (ÖGB 2013, 96). Hier stehen "Ökologisierung der Produktion" und "moderne Verkehrsmittel" noch nebeneinander, daher bleibt offen, ob sich die "Ökologisierung der Produktion" ebenfalls auf "moderne Verkehrsmittel und -logistik" bezieht oder ob Modernität von Verkehrsmitteln relativ unabhängig der Ökologisierung der Produktion gedacht werden kann. Bezüge zur kritischen Modernisierungsdebatte, die erste und zweite Moderne bzw. fossile und postfossile Moderne unterscheiden, finden sich nicht. Damit wird eine technikkritische Sicht auf Verkehrsmittelinnovationen, die an fossilen Brennstoffen festhalten, nicht genutzt. Ein gewerkschaftlicher Konversionsansatz zugunsten postfossil angetriebener Verkehrsmittel findet sich bisher im ÖGB-Grundsatzprogramm nicht.

Konzeptuell bedeutsam ist aber, dass im Kapitel "Österreichs Wirtschaft" dem Thema "Verkehrspolitik" ein eigenständiger Abschnitt gewidmet wird. Die Situationsanalyse des ÖGB fällt dabei sehr kritisch aus. Es wird diagnostiziert, dass das gegenwärtige EU-Konzept des möglichst billigen Transportes, der Liberalisierung und des Wachstums internationaler Güterströme den Beschäftigteninteressen nach Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen (einschließlich Mobilität) diametral entgegengesetzt ist. Die gegenwärtig dominierende Verkehrspolitik führt stattdessen zu Sozialdumping und Umweltschäden, geht auf Kosten der flächendeckenden Versorgung, der Sicherheit, eines hohen Ausbildungsniveaus sowie auf Kosten des erreichten Lebensstandards und des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Kritisiert werden aus gewerkschaftli-

cher Perspektive intransparente zwischenstaatliche Regelungen, die zur Umgehung nationaler und europäischer Standards einladen. Der ÖGB fordert daher umfassende Gesetzesänderungen im Verkehrssektor sowie Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern, da der Schienenverkehr durch die gegenwärtigen Lösungen benachteiligt wird. Die Forderungen konzentrieren sich zum einen auf juristische Veränderungen auf verschiedenen Ebenen zugunsten der Beschäftigten sowie der KundInnen des Öffentlichen Verkehrs. Sie konzentrieren sich zum anderen auf die Sicherung leistbarer flächendeckender Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Sicherung öffentlicher Eigentumsstrukturen.

Aus dieser wirtschaftspolitischen Perspektive wird die Sicherung der Interessen der Beschäftigten im Verkehrssektor gegen neoliberale Angriffe als eine wichtige wirtschaftspolitische Aufgabe definiert, die zudem im gesamtgesellschaftlichen Interesse der Daseinsvorsorge liegt. Hier wird eine kämpferische Position zugunsten zukunftsfähiger öffentlicher Verkehrsdienstleistungen vertreten, allerdings wird sie eher als Re-Aktion auf Angriffe gegen öffentliche Dienstleistungen und auf Arbeitsplätze im Verkehrssektor formuliert. Der Kampf um zukunftsfähige Verkehrsdienstleistungen ist prinzipiell anschlussfähig an Konzepte zur Konversation fossil betriebener Verkehrsmittel, diese werden aber im ÖGB-Grundsatzprogramm nicht direkt als eine gewerkschaftliche Grundsatzaufgabe dargestellt. Zudem erscheint der sozial-ökologische Wandel der Mobilität als eine abgeleitete Folge wirtschaftspolitischer Maßnahmen, nicht als ein aktiver Gegenstand der Gewerkschaftsarbeit.

Eine bedeutsame Entwicklung des ÖGB-Grundsatzprogramms stellt die Aufnahme eines Kapitels zur "Ökologisierung" dar. Damit beziehen die österreichischen Gewerkschaften Position für die Ökologisierung aller Lebensbereiche. Vergleicht man das Kapitel mit den vorherigen, zeigt sich, dass es einer anderen Logik folgt als die zuvor dargestellten wirtschafts- und sozialpolitisch eingebetteten Themen, die die gewerkschaftlichen Kernaufgaben begründen. Ausgangspunkt der in diesem Kapitel dargestellten Forderung des ÖGB nach "Ökologisierung aller Lebensbereiche" ist die sich verändernde Umwelt- und Ressourcensituation in Gestalt des Klimawandels und der Endlichkeit fossiler Energieträger. Hier greift der ÖGB direkt die Argumentation ökologischer Akteure auf. Im Programmtext wird implizit vorausgesetzt, dass damit die allgemeinen Grundlagen der Sicherung von Beschäftigteninteressen untergraben werden und dass daher der sozialökologische Wandel der Produktions- und Lebensweise im Beschäftigteninteresse liegt. Konkretere Zusammenhänge zwischen positiv formulierten Beschäftigteninteressen und notwendiger Ökologisierung werden hingegen auch hier nicht ausgeführt und als eigenständiger gewerkschaftlicher Grund für sozial-ökologische Forderungen benannt. Die besondere Perspektive des ÖGB in Bezug auf den sozial-ökologischen Wandel richtet sich darauf, dass die "Kosten der Ökologisierung sozial gerecht verteilt" werden, dass folglich der als notwendig akzeptierte ökologische Umbau der Gesellschaft nicht nur ökologisch, sondern auch sozial gestaltet wird. So heißt es:

"Das Klima wandelt sich, das Erdöl geht langsam aus. Wir stehen vor der Herausforderung, die Art und Weise zu verändern, wie wir wirtschaften und leben (…) Die ökologische Umgestaltung muss aber so vor sich gehen, dass sozial Schwache keine finanziellen Einbußen haben." (ÖGB 2013, 103)

Ausgehend von dieser Position zeigt sich, dass die ersten vier Forderungen, die der ÖGB im Zusammenhang mit der Ökologisierung von Wirtschaft und Gesellschaft aufstellt, sich alle auf den Wandel der Verkehrspolitik beziehen:

- "Vorrang für Bahnausbau vor Straßenausbau;
- Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs;
- Ausbau der Radwege, bessere Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen." (ÖGB 2013, 103)

Diese hervorgehobene Reihung mobilitätsbezogener Forderungen unterstreicht die große Bedeutung, die die österreichischen Gewerkschaften aktuell dem sozial-ökologischen Wandel im Verkehrssektor im Ver-

gleich zu Aktivitäten in anderen Sektoren wie "Energie" oder "Bauen" zumessen. Die oben konstatierte reaktive Position des ÖGB-Grundsatzprogramms für sozial-ökologisch verträgliche Mobilität und Verkehr wird allerdings auch durch die Aufnahme direkter ökologischer Forderungen nicht wirklich überwunden. Reagiert wird hier speziell auf die Auswirkungen der ökologischen Krise auf die Beschäftigten. Umweltfreundliche Mobilität und Verkehr stellen als solche kein Primärziel des ÖGB dar. Zudem ist die ökologische Krise für die österreichischen Gewerkschaften eine Rahmenbedingung neben anderen, wie die Liberalisierung und Privatisierung von öffentlichen Diensten. Vor diesem Hintergrund erscheint die Arbeit an umweltfreundlicher Mobilität als ein Zusatz zu seinen sozialen Kernaufgaben. Oder sie kann zumindest so verstanden werden. In der Folge sind umweltschonende Aktivitäten von zusätzlichen Ressourcen abhängig, wenn andere Aufgaben drängen, werden sie nicht realisiert. Diese Problemsicht findet sich auch in vielen Interviews mit gewerkschaftlichen AktivistInnen. Das folgende Zitat eines Gewerkschafters der Vida steht dafür stellvertretend:

IP2: "Ökologische Aufgaben erledige ich neben vielen anderen, aber andere haben eben mehr Gewicht. Ich könnte viel mehr machen, aber die Zeit reicht einfach nicht." (2, 108-109)

Insgesamt belegt die Analyse des ÖGB-Grundsatzprogramms, dass die flächendeckende Versorgung mit leistbaren und hochwertigen öffentlichen Verkehrsdiensten als grundlegendes gewerkschaftliches Ziel gesehen wird. Dieses Ziel wird zweifach sozial begründet:

- als gesellschaftspolitisches Problem der solidarischen Sicherung flächendeckender und sozial gerechter ÖV-Versorgung als Teil der Daseinsvorsorge für alle Bürger
- als branchenspezifisches Problem der Sicherung qualifizierter, sicherer Arbeitsplätze für die Beschäftigten im Verkehrssektor.

Ökologische Forderungen werden bezogen auf Mobilität und Verkehr zwar ausdrücklich aufgestellt, aber sie stehen neben, oder besser gesagt, nach den gewerkschaftlichen Hauptzielen oder sie erscheinen als besondere Aufgabe eines speziellen ökonomischen Sektors: des Verkehrssektors, dessen Beschäftigten und der dort aktiven Gewerkschaften – allen voran der Gewerkschaft VIDA.

Aus diesem Grund werden nachfolgend zum Vergleich auch die "Verkehrspolitische Forderungen der Gewerkschaft VIDA" analysiert. Sie formulieren den gesellschaftspolitischen Ansatz ausführlicher, der im ÖGB-Grundsatzprogramm nur punktuell ausgeführt ist. Nicht nur in den Dokumenten, auch in den geführten Interviews zeigte sich, dass GewerkschafterInnen von VIDA in besonderer Weise für den Themenbereich "Nachhaltige Mobilität" sensibilisiert sind. Dies zeigt auch das folgende Zitat aus einem Interview mit einem VIDA-Mitglied:

IP9: "Ich bin der Meinung, dass das Thema Verkehr und Mobilität eines der zentralsten politischen Themen überhaupt ist, um Gesellschaft zu gestalten, Wirtschaft zu florieren, Menschen und Güter zu bewegen, mobil zu machen, Chancengleichheit zu schaffen, Bildungsausgleich zu schaffen, gegen Diskriminierung zu wirken, da gibt es überall Beispiele dazu (...) Da geht es darum, Menschen mobil zu machen, das heißt auch bis zu einem gewissen Grad ihnen Freiheit zu geben, ihnen Wahlmöglichkeiten zu geben. Dieses Bewusstsein gibt es nicht. Das gibt es im ÖGB nicht und das gibt es auch in den politischen Parteien nur bedingt. Es sagt einfach etwas aus, dass Macht- und Entscheidungsträger der Meinung sind, das [Verkehr und Mobilität] ist nicht das zentrale Thema, sondern es ist was, was wir den Grünen und Blauen überlassen." (9, 109-119)

Ausgangspunkt der verkehrspolitischen Forderungen von VIDA ist die Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft "möglichst ohne Unterscheidung nach Einkommen, Alter, Gesundheit usw., (...) also die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Bedürfnisbefriedigung auf anderen Standorten – zu ermöglichen." (VIDA 2010a, 5). Die Verkehrspolitik wird dabei als Mittel gesehen, dieses Ziel zu erreichen. Verkehrspolitik hat daher neben infrastrukturellen Aufgaben auch übergreifende wirtschaftliche, sozialpolitische und ökologische Aspekte. Im Kern werden diese in den VIDA-Prinzipien zusammengefasst:

"Vermeiden - Verlagern - Verbessern" (VIDA 2010, 43).

In diesem Dreiklang wird ein grundsätzlich offensiver transformationsorientierter Ansatz ausgedrückt, der nicht bei der Verbesserung bestehender Mobilitätsregime und Verkehrssysteme stehen bleibt. Hier geht es gleichberechtigt mit Verkehrs- "Verlagerung" auch um Verkehrs- "Vermeidung", also um ein Kernziel von Verkehrskonzepten mit starker ökologischer Ausrichtung.

Allerdings werden auch durch dieses VIDA-Konzept einige programmatische Inkonsistenzen des ÖGB-Grundsatzprogramms nicht völlig behoben. Eine Inkonsistenz ergibt sich daraus, dass die "Verkehrspolitischen Forderungen" aus der Perspektive einer Einzelgewerkschaft formuliert sind. Zwar bildet eine grundlegende gesellschaftspolitische Position den Ausgangspunkt: Im Konzept werden die Interessen aller "Menschen", der "Bevölkerung", nach gerechter und umweltverträglicher Mobilität grundsätzlich formuliert. Auf branchenpolitischer Ebene werden dann die Interessen der Verkehrsbeschäftigten formuliert. Aber die Interessenebene zwischen Bevölkerung und Verkehrsbeschäftigten, also die besonderen Mobilitätsinteressen aller Erwerbstätigen, bezogen auf eine sozial-ökologische Gestaltung ihrer Arbeitswege, werden auch hier nicht explizit konzeptualisiert. Da die arbeitsbezogenen Mobilitätsinteressen aller Beschäftigten aller Branchen auch im ÖGB-Grundsatzprogramm bisher nicht expliziert werden, bleibt eine Frage offen: Wie werden die Interessen aller Mitglieder aller Einzelgewerkschaften an sozial-ökologisch gestalteten Arbeitswegen als gemeinsames Bindeglied aufgegriffen, diskutiert und angemessen in die österreichische Gewerkschaftsprogrammatik aufgenommen?

Ein gewerkschaftsübergreifender Diskussionsprozess darüber, wie die österreichischen Gewerkschaften zukunftsfähige, sozial-ökologisch verträgliche berufliche Mobilität definieren, könnte daher ein wichtiger Ansatzpunkt für die Ausarbeitung einer offensiven branchenübergreifenden sozial-ökologischen Programmatik der österreichischen Gewerkschaften sein. Dies ist keine einzelgewerkschaftliche Aufgabe und kann daher auch nicht durch VIDA allein konzeptualisiert werden.

Eine weitere Inkonsistenz hat weniger grundlegenden Charakter, ihre Überwindung könnte aber ebenfalls zur sozial-ökologischen Profilierung der Gewerkschaften beitragen. VIDA versteht ihre umwelt-schonende Verkehrspolitik als aktiven Beitrag zur Sozialpolitik. Dieses Verständnis ist von weitreichender Bedeutung, da damit tatsächlich gesamtgesellschaftspolitische Effekte für die Lebensbedingungen aller Bürger, nicht nur der eigenen Mitglieder, erzielt werden. Die einzelgewerkschaftlichen Aktivitäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs haben allgemeine gesellschaftliche Effekte. Sie kommen nicht nur den Verkehrsbeschäftigten, sondern allen Bürgern zugute. Gleichzeitig gilt aber auch: Die Erfolge bei der Sicherung des öffentlichen Verkehrs haben auch ökologische Effekte. Die ökologischen Effekte gewerkschaftlicher Arbeit werden aber nicht in gleich offensiver Weise als wichtiger Beitrag zur Umweltpolitik definiert. Die Tatsache, dass die eigene soziale Fokussierung in der Verkehrspolitik zugunsten eines flächendeckenden öffentlichen Verkehrs sowie der Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze im Verkehrssektor auch die Emission von Treibhausgasen, Lärm und anderen Belastungen vermindert, Raum einspart und den Verbrauch fossiler Rohstoffe reduziert, wird weder durch VIDA noch durch den ÖGB in der Öffentlichkeit hinreichend offensiv als sozial-ökologische Leistung der Gewerkschaften vertreten. Auch deshalb gibt es unter den Gewerkschaftsmitgliedern kaum ein Bewusstsein über diesen Doppeleffekt ihrer zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Die mangelnde öffentliche Darstellung ökologischer Effekte insbesondere gewerkschaftlicher Aktionen gegen die Privatisierung des öffentlichen Verkehrs und für dessen sozialverträglichen Ausbau wird auch durch die geführten Interviews unterstrichen. Mit wenigen Ausnahmen <sup>8</sup> werden keine gewerkschaftlichen Ressourcen verwendet, um ökologische Effekte gewerkschaftlicher Aktivitäten zu quantifizieren, allgemeinverständlich darzustellen und so in der gesellschaftlichen Öffentlichkeit den Zusammenhang von sozialer Soli-

Eine Ausnahme bildet die Berechnung der wahren Kosten bei Einführung eines Taktverkehrs nach Schweizer Vorbild für ganz Österreich. Aber auch hier gilt, dass die erhobenen Daten und Prognosen nicht offensiv in die aktuelle öffentliche Klimaschutzdebatte eingebracht werden. Die ökologische Bedeutung der verkehrspolitischen Aktivitäten von VIDA, anderen Einzelgewerkschaften und des ÖGB bleiben so weitgehend verborgen.

darität und ökologischer Nachhaltigkeit beispielhaft zu verbreiten. Aufgrund des fehlenden Bewusstseins über ökologische Effekte sozialer Kämpfe und verstärkt durch die oben skizzierte Fragmentierung der öffentlichen Mobilitätsdiskurse wird der bereits vorhandene praktisch-politische Beitrag der österreichischen Gewerkschaften für einen sozial-ökologischen Wandel nicht hinreichend öffentlich sichtbar. In den geführten Interviews zeigte sich, dass nur wenige GewerkschaftsaktivistInnen sich des Problems bereits bewusst sind. Dies zeigt das folgende Zitat eines VIDA-Mitgliedes:

IP11: "Ja, das ist unser Auftrag: Das, was wir tun, auch zu inszenieren, öffentlich. Und da sind Gewerkschaften schlecht, grottenschlecht, in Österreich sowieso, weil wir ein bisschen auch in der Funktionärslandschaft die Kultur haben, wenn das jemand tut, dann ist er mediengeil oder will was werden (...) Aber an unserem Bild in der Öffentlichkeit müssen wir viel mehr arbeiten, auch professioneller werden, nur so können wir mobilisieren." (11, 286-306)

Auf der anderen Seite werden öffentliche sozial-ökologische Statements von GewerkschafterInnen und gemeinsam abgestimmte Auftritte mit ökologischen Partnerorganisationen von diesen als bedeutsam empfunden, wie das folgende Zitat zeigt:

IP35: "Ich denke, dass da Dinge auch möglich geworden sind, die vor einigen Jahren noch gar nicht möglich gewesen wären. Z.B. letztes Jahr haben wir vor dem Klimagipfel in Paris eine Fotoaktion gemacht, vor dem Parlament. Da war der Generalsekretär vom ÖGB dabei, dann zwei Vertreter von Umweltorganisationen und ich. Wir haben gemeinsam Fotos gemacht. (...) Also man könnte ja auch irgendwo mal ein Papier nur unterschreiben und wenn es dann drauf ankommt, Gesicht zu zeigen, dann ist man weg! Und da würde ich schon sagen, dass sich da was getan hat." (35, 307-315).

Die Zitate verweisen darauf, dass die Art der öffentlichen Selbstdarstellung der österreichischen Gewerkschaften als sozial-ökologischer Akteur auf ihre Handlungsfähigkeit zurückwirkt. Dies gilt in doppeltem Sinne, gewerkschaftsintern und extern. Die offensive öffentliche Darstellung von ökologischen Aktivitäten und Effekten der sozialen Arbeit stärkt zum einen die interne Sensibilität für die Erweiterung gewerkschaftlicher Leistungen und Kernaufgaben. Sie erweitert zudem extern die Attraktivität für Allianzen mit ökologischen Partnern. Beides wiederum erhöht die Chancen, die konzeptionelle gewerkschaftliche Arbeit beispielsweise für eine nachhaltige Mobilitätspolitik im Interesse aller ArbeitnehmerInnen voranzutreiben.

Die hier dargestellten Befunde zur strategischen Positionierung der Gewerkschaften im Handlungs-feld "Nachhaltige Mobilität und Verkehr" lässt sich im Kern mit dem Ansatz von Ken Conca (1993) als eine spezifische Art der "impliziten Umweltpolitik" charakterisieren. Conca hatte diesen Begriff entwickelt, um die Tatsache aufzudecken, dass Umweltpolitik auch ohne das Label "Umweltpolitik" und dessen organisatorischen Rahmen gemacht wird. Er zeigt, dass Umweltpolitik gewissermaßen implizit in der Politik zu jedem einzelnen Politikfeld steckt. Damit besteht die Möglichkeit, dass konkrete Feldpolitiken, die im Interesse von Partikularinteressen stehen, wie in der autozentrierten Verkehrspolitik, in der gewinnfreundlichen Steuerpolitik oder Investitionspolitik, die erklärten umweltpolitischen Ziele konterkarieren können, ohne dass sie dort thematisiert werden. In spezifischen Politik-feldern werden so ökologische Kosten erzeugt, die einer nachhaltigen Klima- und Umweltpolitik faktisch entgegenwirken und die der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Mehr noch, sie treffen soziale Gruppen, die sie nicht verursacht haben in überproportionalem Maße. Diese negativen impliziten Effekte der feldspezifischen Durchsetzung von Partikularinteressen müssen demzufolge aufgedeckt und alternative Politiken im Detail entwickelt werden.

Auf der anderen Seite gibt es aber auch implizite positive Umwelteffekte spezifischer Feldpolitiken, die so möglicherwiese nicht bewusst verfolgt wurden, aber dennoch entstanden sind. Dies gilt beispielsweise für die Förderung öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen, die im Interesse gerechter Mobilitätschancen verfolgt wird. Wenn sie im nötigen Umfang realisiert wird, so hat sie erhebliche positive implizite Umwelteffekte.

In diesem Sinn kann man Concas Begriff der "impliziten Umweltpolitik" aber auch als einen Baustein zum Verständnis der Übergänge von nicht-nachhaltigen zu nachhaltigen Positionen sowie von Gegnerschaften

oder wechselseitiger Ignoranz hin zu Allianzen zwischen sozial und ökologisch orientierten Akteuren. Angewandt auf die Mobilitätspolitik der Gewerkschaften heißt dies, dass sich bei ihnen anders als bei den von Conca kritisierten Akteuren, diverse Ansatzpunkte für Übergange von einer impliziten zu einer "engagierten sozial-ökologischen Mobilitätspolitik" finden. Solche Ansätze finden sich teilweise in den untersuchten Dokumenten. In den folgenden Abschnitten werden weitere Ansätze der praktischen Arbeit dargestellt.

Wie oben gezeigt, werden in der Tradition des eigenen Institutionenverständnisses die gewerkschaftsspezifischen Kernaufgaben als sozial definiert, nachhaltige Mobilität gehört nicht dazu. Einer der zentralen Ansatzpunkte für eine gewerkschaftliche sozial-ökologische Mobilitätspolitik ist jedoch in der Aufnahme des Themas "Ökologisierung" in das ÖGB-Grundsatzprogramm zu sehen. Allerdings wird dieses Thema noch neben die Kernaufgaben gestellt. Es geht bisher um "soziale und ökologische" Aufgaben, also um einen summarischen Ansatz. Die konkreten Wirkungszusammen-hänge von ökologischen Schutzmaßnahmen auf den Wohlfahrtsgewinn aller ArbeitnehmerInnen und umgekehrt von sozialem Wohlfahrtsgewinn und dessen Einfluss auf Umwelt- bzw. Klimaschutz werden bisher kaum konzeptualisiert. Hier liegt ein zentraler konzeptioneller Entwicklungsbedarf einer zukunftsfähigen gewerkschaftlichen Mobilitätspolitik. Analog zu summarischen Sicht der Gewerkschaften auf sozial-ökologische Probleme folgt ein nicht geringer Teil ökologischer Akteure ebenfalls einer summarischen Sichtweise, aber spiegelverkehrt mit dem Primat des Ökologischen. Aus dieser Perspektive erwächst zwar eine hohe Sensibilität für implizite ökologische Kosten nichtnachhaltiger Gewerkschaftspositionen, aber die Wahrnehmung des impliziten ökologischen Gewinns gewerkschaftlicher Aktivitäten ist nur schwer wahrnehmbar. Eine weitere, wechselseitige konzeptionelle Öffnung würde auch die gegenseitige Wahrnehmung und Wertschätzung als bedeutsame gesellschaftliche Akteure fördern.

Aus der bewussten programmatischen Verknüpfung eines breiter definierten Wohlfahrtsansatzes mit ökologischen Beschäftigteninteressen könnte den österreichischen Gewerkschaften ein Bedeutungsgewinn unter den Akteuren sozial-ökologischer Transformation erwachsen. Wie nachfolgend gezeigt wird, ergaben die durchgeführten Interviews eine Fülle an Ansatzpunkten in der praktischen Arbeit der GewerkschafterInnen, die für die programmatische Weiterentwicklung gewerkschaftlicher Positionen für eine sozial-ökologische Transformation räumlicher Mobilität genutzt werden könnten.

# 4.3 Exkurs: Gemeinsame gewerkschaftliche Sprache für zukunftsfähige Mobilität

Stellt man die Ergebnisse aus dem Grundsatzprogramm des ÖGB und der Analyse der durchgeführten Interviews gegenüber, so zeigt sich, dass es auch in der Alltagspraxis engagierter GewerkschaftterInnen häufig an einem gemeinsamen Vokabular fehlt, das klar die strategische Richtung einer sozial-ökologischen Transformation der Mobilität ausdrückt. Die Interviews zeigen, dass der Begriff der "sozial-ökologischen Transformation" ausgenommen einzelne Ausnahmen gar keine Rolle spielt. Aus der Sicht der GewerkschafterInnen ist er viel zu sperrig und könnte keine mobilisierende Wirkung entfalten. Dies gilt für die gewerkschaftliche Arbeit im Allgemeinen und für Mobilitätsthemen im Besonderen.

Bei den Interviews mit GewerkschafterInnen wurden einige regionale Unterschiede im Sprachgebrauch sichtbar. So zeigte sich beispielsweise bei Interviews mit GewerkschafterInnen in Oberösterreich, dass dort von den für nachhaltige Mobilität engagierten AkterurInnen ganz unterschiedliche Begriffe genutzt werden, um die eigene Position gegenüber sozial und ökologisch zerstörerischen Mobilitätskonzepten abzugrenzen. Um die Ziele der eigenen Arbeit oder Aktivitäten zu beschreiben, werden häufiger folgende Formulierungen benutzt: "bessere Erreichbarkeit", "bessere Versorgung" "öffentlicher Verkehr" "umweltverträglicher Verkehr", "weniger CO2", "ökologische Aspekte des Verkehrs". In den Interviews wird deutlich, dass der soziale Aspekt alternativer Mobilität betont wird, aber auch ökologische Effekte erreicht werden sollen.

Zudem fällt in den geführten Interviews auf, dass die Beschreibung der zu bearbeitenden Probleme nicht selten die Beschreibung von Einzelerscheinungen nicht verlässt. Gesprochen wird über: "Pendlerprobleme", "Parkplatzprobleme," über Probleme besonders betroffener Personen oder Verschlechterungen für die Belegschaften bestimmter Betriebe.

Wird die Ebene konkreter Beispiele verlassen, so bleibt das Gesagt nicht selten sprachlich im Unbestimmten. Angesprochen wird: "die Ökologie" "das Ökologische". Verbreitet fehlt es an einem situationsübergreifenden handlungsrelevanten Begriff für dieses gewerkschaftliche Handlungsfeld, der sich nicht als zu sperrig bei der Verbindung mit Formulierungen zu gewerkschaftlichen Kernaufgaben erweist, der also nicht von außen in ein gut gefügtes gewerkschaftliches Vokabular gezwängt oder am Ende der Kernaufgaben quasi angehängt wird. Daher ist es nicht verwunderlich, dass selbst ökologisch engagierte GewerkschafterInnen manchmal um geeignete Worte ringen, wenn sie ihre grundsätzlichen Positionen im Feld "Nachhaltige Mobilität" benennen (wollen). Manche Formulierung bleibt vage: "das Ökologische sollte mehr beachtet werden". Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass AkteurInnen der Arbeiterkammer häufiger als GewerkschafterInnen in den Unternehmen den Begriff "nachhaltige Mobilität" benutzen. Dies gilt umso mehr, je länger und je engagierter diese GewerkschafterInnen in diesem Feld arbeiten. Gleichwohl fällt es auf, dass diese Begrifflichkeit auf betrieblicher Ebene noch zu keiner Selbstverständlichkeit geworden ist.

In ökologisch engagierten Betrieben und Organisationen, vor allem in der Region Vorarlberg, wird interessanterweise der Begriff "sanfte Mobilität" genutzt. Hier liegt möglicherweise ein großes Potenzial für die gewerkschaftliche Diskussion. Der Begriff "sanfte Mobilität" ist auf leicht verständliche Weise sowohl an soziale Mobilitätsinteressen von Erwerbstätigen und BürgerInnen als auch an ökologischen Interessen, wie Umweltund Klimaschutz anschlussfähig.

"Sanfte Mobilität" ist ein Sorgebegriff, der das "Ich" ebenso "alle" anderen einschließt. "Sanfte Mobilität" lässt wie von selbst Bilder eines schonenden und sorgsamen Umgangs mit der Umwelt aufscheinen. Im Stau stehen oder Raserei, rastlose Parkplatzsuche oder rücksichtsloses Fahrverhalten, Luftverschmutzung oder Lärm passen dazu ebenso wenig wie das Stehen in überfüllten Zügen, schmutzige Toiletten oder an dunklen und zugigen Haltestellen im Regen.

"Sanfte Mobilität" lädt ein, den Zwang zu unerwünschter Mobilität zu überwinden, sich gemäß menschlichen Bedürfnissen angemessen fortzubewegen. "Sanfte Mobilität" lädt ein, Mobilität leicht zu realisieren, aber auch die Mobilität anderer zu berücksichtigen.

"Sanfte Mobilität" erzeugt eine gewisse Ruhe statt Hektik, lädt ein, Dinge allmählich und nicht überstürzt zu tun, sie hinterlässt das Gefühl guter Laune und des gegenseitigen Entgegenkommens, der Behutsamkeit, der Aufmerksamkeit für andere, aber eben auch für Umwelt, Klima und Natur.

"Sanfte Mobilität" ist kein Begriff des Zwangs oder der reinen Vernunft, die mit moralischem Druck einhergeht. Er ist kein Anti-Auto-Begriff. "Sanfte Mobilität" ist sympathisch und attraktiv, wie geschaffen, um viele Menschen anzusprechen, so wie dies die Aufgabe der Gewerkschaften und anderer sozialer Organisationen ist. Mit ihm kann die soziale Frage mit der ökologischen direkt verbunden werden und erhält gleichzeitig ein positives emotionales Gewandt.

"Sanfte Mobilität" ist ein Begriff, der einen durchaus verbindlichen Handlungsrahmen schafft, in dem eine Vielfalt an Handlungsmöglichkeiten mitschwingt, ohne sich auf ein ganz bestimmtes Programm festzulegen. Er kann sehr verschiedene Akteure verbinden, denn er betont die Aufmerksamkeit füreinander.

"Sanfte Mobilität" ist ein Begriff, der einen einnimmt und dem man kaum widersprechen kann, auch nicht als leidenschaftlicher Autofahrer – ein Begriff, wie geschaffen, um durch die Gewerkschaften aufgegriffen zu werden, um der eigenen Arbeit Richtung und Partner aufzuzeigen.

Eine gewerkschaftsübergreifende Diskussion über die Ausarbeitung einer sozial-ökologischen Position im Handlungsfeld Mobilität kann diesen Begriff für arbeitsbezogene Mobilität ebenso aufgreifen wie im gesamt-

#### Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität

gesellschaftlichen Diskurs, um die Daseinsvorsorge einer sozial-ökologischen Alltagsmobilität für alle zu gewährleisten. Es ist auch möglich, andere Begriffe für die Profilierung des gewerkschaftsübergreifenden Konzeptes nachhaltiger Mobilität zu nutzen. In jedem Fall sollte er an die Sprache engagierter GewerkschafterInnen anknüpfen und anschlussfähig für die sozial-ökologische gesellschaftspolitische Debatten sein.

### 5 PROBLEME UND BARRIEREN

Wie bereits erwähnt, sind GewerkschafterInnen bei der Umsetzung sozial-ökologischer Konzepte für nachhaltige Mobilität und Verkehr mit vielfältigen Problemen und Barrieren konfrontiert. Diese erwachsen zum einen aus einem schwierigen Umfeld, aus starken externen Gegenkräften und aus begrenzten Ressourcen. Sie erwachsen zum anderen aus Schwierigkeiten bei der Überwindung traditioneller gewerkschaftlicher Problemsichten und Handlungsstrategien, die den aktuellen Herausforderungen nicht mehr entsprechen. Sie wurzeln zum dritten in kulturellen Gepflogenheiten und Bindungen der Mitglieder an sozial-ökologisch problematische Lebens- und Mobilitätsmuster, die nicht nur ihre Aktivitäten als Erwerbstätige in und zur Arbeit betreffen, sondern mit ihrem gesamten Alltagsleben verwoben sind. Es lassen sich vielfältige Probleme beschreiben, nachfolgend werden drei davon exemplarisch dargestellt.

### 5.1 Im Dilemma zwischen Arbeitsplatzsicherung und Klimaschutz

Ein erstes Problemfeld entsteht durch unbewältigte gewerkschaftsinterne Interessenkonflikte zwischen der Sicherung von Arbeitsplätzen, gerechten Löhnen und Arbeitsbedingungen auf der einen Seite und dem Interesse an Umwelt- und Klimaschutz auf der anderen. Dieser Interessenwiderspruch treibt fast alle interviewten GewerkschafterInnen um. Er wird mehrheitlich als Dilemma erlebt: Man möchte ökologisch stärker aktiv werden, aber der Primat der Arbeitsplatzsicherung steht dem nicht selten entgegen und eine Lösung ist nicht in Sicht. Dieses Dilemma wird umso deutlicher erlebt, je stärker von der Unternehmensseite durch Rationalisierung bzw. Arbeitsplatzverlagerung oder deren Androhung Druck auf bestehende Arbeitsplätze ausgeübt wird. So formuliert ein Mitglied von PRO-GE:

IP6: "Der Druck der Unternehmensseite ist in den letzten Jahren so stark geworden, dass wir nur wenig Spielräume haben. Das muss man beachten, wenn man nach ökologischen Maßnahmen fragt." (6, 210-212)

Widersprüche zwischen sozialen und ökologischen Handlungsprämissen erscheinen den Beteiligten insbesondere dann als Dilemma, wenn vom Anspruch ausgegangen wird, diese zu "lösen". Da dies nicht möglich ist, bleibt oft ein Gefühl der Ratlosigkeit. Der Widerspruch zwischen Arbeitsplatzsicherung und Umweltschutz kann aber nicht gelöst, sondern nur gestaltet werden. Der ökologische Strukturwandel kostet unausweichlich Arbeitsplätze in bestimmten Branchen und Betrieben. Dies kann in der Gesamtzahl nur durch ökologisch verträgliche Produkt-, Organisations- und Dienstleistungsinnovationen sowie eine gewerkschaftsübergreifende sozial-ökologische Arbeitszeit- und Qualifikationspolitik sozial ausgeglichen werden. Wie bei jedem Strukturwandel, wird dieser Ausgleich nicht immer in einem Betrieb oder eine Branche sowie nicht ohne Weitergualifizierung möglich sein.

Vor diesem Hintergrund haben aus einzelbetrieblicher und einzelgewerkschaftlicher Perspektive strukturkonservative Interessen an der Sicherung vorhandener Arbeitsplätze eine gewisse soziale Logik und Mobilisierungskraft. Spätestens aber wenn sich die Märkte für bestimmte ökologische Produktionsprozesse und Produkte öffnen, sind Umstrukturierungen unvermeidlich. Daran sind die Branchen unterschiedlich beteiligt. Die Auseinandersetzung um zukunftsfähige gewerkschaftliche Positionen zu diesem Strukturwandel muss daher sach- und prozessbezogen in jenen Einzelgewerkschaften ansetzen, bei deren Mitgliedern diese Umstrukturierungen unmittelbar wirksam werden. Die darauf aufbauenden Grundsatzpositionen zum Umgang aller Gewerkschaften mit ökologisch bzw. ökonomisch bedingtem Strukturwandel bedürfen dann der Abstimmung

für eine gewerkschafts-übergreifende Positionierung. Diese bedarf sowohl der Mobilisierung für branchenübergreifende Solidarität zugunsten der vom Strukturumbruch betroffenen ArbeitnehmerInnen aller verkehrsbezogenen Branchen als auch der Mobilisierung für den Ausbau sozial-ökologischer öffentlicher Verkehrsangebote, die allen Beschäftigten aller Branchen zugutekommen.

Gegenwärtig sind durch den begonnenen Strukturwandel in den Verkehrsdienstleistungen vor allem die Gewerkschaften VIDA und Younion – die Daseinsgewerkschaft und teils auch die GÖD und die GPF herausgefordert. Von den Veränderungen im Fahrzeugbau ist insbesondere die PRO-GE betroffen und im Schienenund Straßenbau betrifft es die GBH. Von allen diesen Einzelgewerkschaften können bzw. könnten für nachhaltige Mobilität jeweils spezifische Entwicklungsimpulse für sozi-al-ökologische gewerkschaftliche Zukunftsstrategien ausgehen. Weder die sozial-ökologische Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen und schon gar nicht der grundlegende Wandel der arbeitsbezogenen Mobilitätspraktiken sind von einer Einzelgewerkschaft allein, etwa der Vida, zu bewältigen. Der eigentliche Erfolg ist aber davon abhängig, dass unter dem Dach des ÖGB eine "Gewerkschaftliche Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität" entwickelt wird, die die Entwicklung einer sozial-ökologisch verträglichen Mobilität mit der dafür notwendigen Entwicklung aller öffentlichen Verkehrssysteme verbindet (vgl. Barth et al. 2016).

Diese "Gewerkschaftliche Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität" im ArbeitnehmerInneninteresse müsste folgende Aspekte beinhalten:

- Die gesetzliche Sicherung und den hinreichenden sozial-ökologischen Ausbau der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen für alle.
- Die gesetzliche Sicherung und den sozial-ökologischen Ausbau der dazu notwendigen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen.
- Die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätssysteme für den ländlichen Raum (statt fortgeschriebene Privatisierung der Risiken ländlicher Mobilität).
- Die Forcierung zukunftsfähige Arbeitszeitregelungen, die den Mobilitätsdruck auf ArbeitnehmerInnen verringern.
- Die Sicherung beruflicher Weiterqualifizierung und Soziallösungen für von strukturbedingten Arbeitsplatzverlust betroffene ArbeitnehmerInnen.
- Die breite F\u00f6rderung des pers\u00f6nlichen Umstiegs von ArbeitnehmerInnen auf \u00f6kologische Mobilit\u00e4tsformen.
- Die Sicherung der für all das notwendigen sozial-ökologischen Forschung und Entwicklung (statt vorrangig technologischer Förderung).

Um den notwendigen großen Wurf für eine solche "Gewerkschaftliche Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität" zu erreichen, sollte sie mit anderen sozialen und ökologischen Akteuren abgestimmt und verzahnt werden. Wie in den Abschnitten 5 und 6 gezeigt wird, gibt es dazu in der praktischen Arbeit vielfältige Ansätze. Umgekehrt kann die Vernachlässigung von wachsenden Mobilitätsbelastungen bestimmter ArbeitnehmerInnengruppen, etwa am Land oder von Frauen, in einer Zeit sich verstärkender politischer Polarisierungen aber auch dazu führen, dass der Einfluss der Gewerk-schafen deutlich dezimiert wird. In diesem Kontext gewinnt die gewerkschaftliche Sensibilität für ungleiche Belastungen der ArbeitnehmerInnen durch Mobilitätszwänge und/oder durch den Strukturwandel eine wachsende Bedeutung, da strukturkonservative ArbeitnehmerInneninteressen auch in politische Distanzierung umschlagen können.

Die Auseinandersetzung mit strukturkonservativen Gewerkschaftsinteressen und die konzeptionelle Begründung sozial-ökologischer Alternativen, bei der die Beschäftigten nicht zu den VerliererInnen gehören, könnte allerdings gerade bezogen auf nachhaltige Mobilität erfolgreich gelingen. Denn im Transport- und Fahrzeugsektor kann eine Vielzahl neuer hochwertiger Arbeitsplätze durch Initiativen für die Entwicklung und

Verbreitung von zukunftweisenden öffentlichen Verkehrsdienstleistungen und Infrastrukturen geschaffen werden. Und nicht zuletzt gibt es insbesondere im vergangenen Jahrzehnt bereits vielfältige Aktivitäten zur Mobilisierung der ArbeitnehmerInnen für sozial-ökologisch gestaltete Arbeitsplätze durch gemeinwohlorientierte Verkehrslösungen. Das betrifft gewerkschaftliche Initiativen im Rahmen des Kampfes gegen das 4. Eisenbahnpaket der Europäischen Union ebenso wie für die Durchsetzung des Bestbieterprinzips. In beiden Fällen haben die Gewerkschaften die ArbeitnehmerInneninteressen nicht vollständig durchsetzen können, es wurden aber wichtige Haltelinien eingezogen und es wurden positive Erfahrungen bei der Re-Mobilisierung der Gewerkschaftsmitglieder gewonnen.

Darüber hinaus könnten diverse "Nachhaltige Job-Initiativen" im Transport- und Fahrzeugsektor gestartet werden, die im Unterschied zu Konzepten der "Green Jobs" nicht nur ökonomischen und ökologischen, sondern vor allem auch den sozialen Kriterien für "Gute Arbeit" standhalten (vgl. Leitner et al. 2012). Dazu können folgende Initiativen beitragen:

- Initiative für "Nachhaltige Verkehrs-Jobs" mittels einer Investitionsoffensive "Öffis für alle", die mit leistbaren, flexiblen, flächendeckenden, bequemen öffentlichen Angeboten (einschließlich Radleihverkehr) der Autonutzung attraktive Konkurrenz macht (vgl. Högelsberger 2010, VI-DA 2012a). Hier könnten die Gewerkschaften Stellung dazu beziehen, wo selbstfahrende Systeme sinnvoll sind, wo der Verlust an LenkerInnen einen Verlust an Sicherheit impliziert. Der Kampf um nachhaltige Verkehrsjobs wäre nicht nur Aufgabe der Gewerkschaft VIDA, sondern kann nur in Aktion aller Gewerkschaften und ihrer Partner gelingen.
- Initiative für "Nachhaltige-Jobs im Fahrzeugbau", die sich unter Führung von PRO-GE proaktiv für die Fokussierung auf neuartiger Antriebe für öffentliche Verkehrsträger einsetzt im Gegensatz zur Förderung neuer Motoren insbesondere zur Rettung bzw. zum Ausbau des individuellen motorisierten Verkehrs mit alten und neuen Umwelt- und sozialen Problemen. Dies würde angesichts des VW-Skandals sicher auch länderübergreifende Partner finden. Die Abschaffung des Autos zu vertreten, erscheint nicht sinnvoll, aber zusätzlich zur Förderung des nachhaltigen öffentlichen Verkehrs bringt seine intelligente Nutzung nicht nur neue Produktions-, sondern auch neue Servicejobs.
- Mobilitätsbezogene Erweiterung der Nachhaltigkeitsinitiative "Umwelt und Bauen" der Gewerkschaft GHB (siehe Abbildung 3-10) um eine ökologisch orientierte Bauinitiative zugunsten nichtmotorisierter Mobilität.



**Abbildung 3-10:** Logo der Nachhaltigkeitsinitiative "Umwelt und Bauen" der Gewerkschaft Bau Holz (Quelle: GBH)

Eine solche ökologisch orientierte Initiative könnte unter dem Motto "Bauinitiative Fahrrad- und Fußgänger-Infrastrukturen" thematisch erweitert werden (vgl. GBH 2010, 2016). Dabei könnte die GBH mit VIDA und PRO-GE sowie mit ökologischen Partnern zusammenarbeiten. In dieser Allianz kann praktisch gezeigt werden, dass Arbeitsplätze im Baugewerbe durchaus mit neuen attraktiven Verkehrsinfrastrukturen vereinbar sind.

# 5.2 Mangelnde gewerkschaftliche Sensibilität für genderspezifische Mobilitätsprobleme

Ein zweites Problemfeld ergibt sich aus der nach wie vor mangelnden Sensibilität und strategischen Thematisierung genderspezifischer Mobilitätsanforderungen und entsprechender Verkehrsinfrastrukturen und dienstleistungen. Dies trifft zwar nicht nur auf die Gewerkschaften zu, aber auch in den Gewerkschaften findet die ungleich zwischen den Geschlechtern verteilten Mobilitätslasten und Mobilitätsbedürfnisse nach wie vor wenig Beachtung. Anforderungen aus Teilzeitarbeit sowie aus netzwerkartigen Mobilitätsmustern aufgrund von Betreuungs- und Familienpflichten neben der Erwerbs-arbeit oder aufgrund flexibler Arbeitszeiten sowie unterdurchschnittlicher Pkw-Verfügung usw. spielen nach wie vor eine untergeordnete Rolle, wenn Mobilitätsprobleme gewerkschaftlich thematisiert werden.

In den durchgeführten Interviews wurde dieses Thema fast nie proaktiv angesprochen. Auf die Frage danach zeigt sich häufig, dass genderspezifische Mobilitätsprobleme nicht als dringlich wahrgenommen werden. Im Gespräch werden sie dann teilweise reflektiert, ohne dass widersprüchliche Wahrnehmungen letztlich aufgelöst werden. So formuliert ein Mitglied von PRO-GE:

IP6: "In der Mobilität, denke ich, ist da nicht viel Unterschied zwischen Frauen und Männern. Wobei, wir sind ein sehr männerdominierter Betrieb, eben auch durch die Schichtarbeit, weil Frauen früher keine Schichtarbeit gesetzlich machen durften. Wir haben jetzt schon ein paar Frauen in der Schicht seit es möglich wurde. (....) Ich meine, vielleicht ist da doch ein Unterschied. Es ist mit Sicherheit insofern ein bisschen ein Unterschied, dass die Frauen weniger den Werkszubringerdienst beanspruchen können, weil sie weniger in Schicht arbeiten, und weil vor allem im Angestelltenbereich, wo wir die meisten Frauen haben, praktisch überall Gleitzeitmodelle umgesetzt sind. Was wiederum dazu führt, dass eher schon das Auto benutzt wird. (...) Denn wir haben Teilzeitmodelle, wo es fast gar nicht geht, dass der [Mitarbeiter] entweder öffentlich vielleicht noch [fährt], ist auch schwierig, aber der Werkszubringerdienst geht schon gar nicht (...). Wenn ich so in die Runde schaue, habe ich auch den Eindruck, dass die Rad fahrenden KollegInnen weniger sind als ihre männlichen Kollegen." (6, 855-867)

In den Gesprächen mit BetriebsrätInnen zeigt sich weiters, dass es bestimmte Situationen in den Unternehmen gibt, bei denen sich die Mobilitätssituation für Frauen verschlechtert oder aus anderen Gründen zum Thema gemacht wird. Wenn sich dann aber keine einflussreichen Allianzen zur Lösung der Probleme finden, verschwindet das Thema wieder von der Tagesordnung und alle – Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen – "gewöhnen sich daran", dass es ungleiche Mobilitätschancen für die Geschlechter gibt. Dies unterstreicht das folgende Zitat aus einem Interview eines Betriebsrates und PRO-GE-Mitgliedes:

IP14: "Wir haben diese Diskussionen erlebt, wo es um Frauennachtarbeit gegangen ist, also 20 Jahre zurück oder 15 Jahre. Da waren es Frauen vom ÖGB, die haben da massiv gefordert, dass man das verkehrsmäßig regeln muss. Davon ist überhaupt nichts hängen geblieben und trotzdem waren die Frauen bereit, in der Nacht zu arbeiten – die meisten Frauen, weil man halt in der Nacht mehr verdient oder weil es familiär nur so möglich war." (14, 189-193)

Aus den Berichten der GewerkschafterInnen ergibt sich zudem, dass die Dimension gendergerechter Mobilität aufgrund von Ressourcenmangel und auch aufgrund männerdominierter Unternehmen häufig ganz bewusst den VertreterInnen der Arbeiterkammer überlassen wird. Die Arbeiterkammer kümmert sich in beson-

derem Maße um Probleme von PendlerInnen und thematisiert dabei auch die besonderen Interessen von Frauen (vgl. Schier 2010, Bergmann 2014, Hader 2015). Durch diese Art der Arbeitsteilung ist in vielen Betrieben schleichend eine Lücke entstanden, die nun schwer zu schließen ist.

Dort, wo BetriebsrätInnen aktiv auf Veranstaltungen und Studien der Arbeiterkammer zu genderpolitischen Pendlerproblemen zurückgreifen oder wo es Genderprogramme in den Unternehmen gibt oder wo BetriebsrätInnen persönlich für diese Themen besonders sensibel sind, werden die Mobilitätsanforderungen weiblicher Beschäftigter stärker als in anderen Betrieben thematisiert. Gender-spezifische Maßnahmen, die über Lösungen für Einzelpersonen hinausgehen, sind dennoch selten. Wenn sie vorhanden sind, betreffen sie insbesondere Mobilitätslösungen für Mitarbeiterinnen im Schichtdient, für schlecht beleuchtete Arbeitswege und Parkplätze oder Mobilitätslösungen für gesundheitlich mobilitätseingeschränkte Mitarbeiterinnen. Diese werden nicht selten durch den persönlichen Einsatz von BetriebsrätInnen gelöst.

Grundlegendere Veränderungen müssten aus Perspektive der befragten BetriebsrätInnen aber stärker auf regionaler Ebene thematisiert sowie auf bundespolitischer Ebene gewerkschaftsstrategisch verankert werden. Da dies gegenwärtig nicht in hinreichendem Maße geschieht, klafft nicht nur auf verschiedenen gewerkschaftlichen Ebenen eine Aufmerksamkeitslücke für arbeitsbezogene Mobilität von Frauen. Es mangelt zudem an der strategischen Besetzung der Schnittstelle zwischen beruflich bedingter Mobilität und Alltagsmobilität und damit an der Verbindung von Erwerbsarbeit. Hausarbeit, Pflegearbeit und der Vielfalt gesellschaftlicher und sozialer Aktivitäten. Gewerkschaftsmitglieder - Frauen und Männer - sind eben nicht nur Erwerbstätige, sondern immer auch BürgerInnen, Familienmitglieder, StädterInnen usw. Wenn sie zur Arbeit fahren oder gehen, so legen sie diese Eigenschaften nicht ab, sondern bewegen sich davor oder danach zu vielfältigen anderen Orten. Diese Vielfalt der Alltagsaktivitäten und der Alltagsmobilität findet sich bei Frauen in besonderem Maße, wird aber auch bei Männern stärker als bisher wahrgenommen. Arbeitsbezogene Mobilität kann daher nicht isoliert vom Alltagsleben und den dafür notwendigen Wegen konzipiert werden. Sie muss die Vielfalt der Mobilitätsanforderungen und deren ökologische Kosten für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit im Auge haben. Die Entwicklung einer entsprechenden gewerkschaftlichen Grundsatzposition zu einer "Gendersensiblen Mobilitätspolitik" steht aus. Sie könnte leichter gelingen in Kooperation nicht nur mit der Arbeiterkammer, sondern auch mit öko-feministischen PartnerInnen, die diese Zusammenhänge bereits thematisieren.

Die Unterrepräsentanz der spezifischen Mobilitätsanforderungen von Frauen korrespondiert auch mit der gewerkschaftlichen Unterrepräsentanz von atypisch und prekär Beschäftigten, an denen Frauen überproportional beteiligt sind. Ihre Probleme adäquat in der Gewerkschaftsarbeit widerzuspiegeln bleibt eine Herausforderung. Die Interviews verweisen hier aber auch auf Anknüpfungspunkte. Möglicherweise wären Frauen für eine Gewerkschaftsmitgliedschaft eher zu gewinnen, wenn gerade die Brücken zwischen Arbeit und Familienleben durch die Gewerkschaften stärker thematisiert würden. Neben der Kinderbetreuung ist eine dieser Brücken das Thema "Effektiv gestaltete Arbeitswege". "Effektiv" heißt für viele Frauen hier aber Bewegung mit öffentlichem Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad – also auf nachhaltigem Wege zur Arbeit. Wenn die Gewerkschaften diese Interessen stärker aufgreifen, so stärken sie einen wichtigen Aspekt sozial-ökologischer Transformation von Mobilität und Verkehr.

### 5.3 Hartnäckige Autokultur auch in Gewerkschaften

Ein drittes Problemfeld, das von aktiven GewerkschafterInnen thematisiert wird, ist die immer noch herrschende Autokultur bei Beschäftigten, Gewerkschaftsmitgliedern, FunktionärInnen und GewerkschaftsmitarbeiterInnen. Unter "Autokultur" ist die unfragliche Bevorzugung des privaten bzw. des Dienstautos zu verstehen, da es flexibel, bequem, vermeintlich kostengünstiger ist bzw. weil es soziales Prestige verspricht. Die sozial-ökologische Transformation der Mobilität ist im Kern darauf gerichtet, die historisch gewachsene Autokultur durch die Förderung einer "Kultur multimodaler dekarbonisierter Mobilität" zu überwinden. In ihr wird

das Auto zwar nicht verschwinden, aber die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie nichtmotorisierter Mobilitätsformen, wie Radfahren und zu Fuß gehen, gewinnen gleichwertige Bedeutung.

Nicht jede Form der "Multimodalität" wirkt aber per se sozial-ökologisch. Wenn der individuelle motorisierte Verkehr trotzdem weiter steigt, so kann diese auch mit einem Backlash zu Ungunsten von Umwelt und Klima verbunden sein. Sozial-ökologisch verträgliche multimodale Mobilität orientiert sich dagegen zwar an der durch den Autoverkehr historisch erreichten flexiblen individuellen Mobilität, aber gestaltet diese klima- und umweltschonend und sichert zudem den Zugang aller Bürger zu allen Mobilitätsmitteln sowie die gerechte Verteilung von Mobilitätskosten.

Von einer solchen zukunftsfähigen Mobilitätskultur ist Österreich noch weit entfernt. Das spiegeln auch die Einschätzungen der interviewten GewerkschafterInnen wider. Sie verweisen auf tief verwurzelte Gewohnheiten der Beschäftigten bei der Bewältigung ihrer Arbeitswege, ungeachtet der dabei zunehmenden Hindernisse und Probleme, wie täglicher Zeitverlust im Stau oder bei der Parkplatzsuche. Diese Sichtweise spiegelt sich in den Aussagen von zwei Betriebsräten (GPA, PRO-GE), von denen einer mit dem Auto und einer öffentlich den Arbeitsweg bewältigt:

IP7: "Die Kollegen sagen: 'Ich brauche das Auto, obwohl sie täglich im Stau stehen'. (…) Dass ich mobil bin, ist für mich weit wichtiger, als dass ich sagen kann: 'Es ist günstiger'. Wie gesagt, es wäre sicher günstiger, mit dem Zug zu fahren und ich bin wirklich ein Fan vom Zug fahren, aber das Auto ist einfach besser." (7, 98-106)

IP6: "Ich werde nicht schief angeschaut, weil ich öffentlich fahre, aber ich kenne sehr viele Kollegen, denen das Auto ein Statussymbol ist." (6, 944-946)

Die Zitate verweisen auf das Kernbedürfnis der ArbeitnehmerInnen: Mobil sein zu können, keine Zeit zu verlieren am Arbeitsweg. Das wird zwar durch die täglichen Stauerfahrungen konterkariert, aber von den öffentlichen Verkehrsangeboten wird verbreitet keine Besserung dazu erwartet. Diese Probleme bei der Bewältigung der Arbeitswege werden verbreitet als unabänderlich, quasi als naturgegeben, angesehen. Mobilitätsprobleme werden kaum als vordringliche Aufgaben bewertet, deren Lösung gewerkschaftsübergreifend erkämpft werden sollte: "Das ist nicht unsere Aufgabe, da haben andere Probleme." Auch auf der betrieblichen Ebene werden sie nur in einem kleinen Teil der Unternehmen von GewerkschafterInnen und MitarbeiterInnen als ein gemeinsam mit der Unternehmensseite zu bewältigendes Problem der Sicherung betrieblicher Arbeitsfähigkeit gesehen. Eher werden Gewerkschaftsvertretungen von MitarbeiterInnen im Sinne einer Risikoteilung bei Unwettern oder Unfällen angesprochen, um zu verhindern, dass unfreiwillig versäumte Arbeitszeiten nicht bezahlt werden. Für diese Sichtweise stehen die nachfolgenden Aussagen von Gewerkschaftern:

Die interviewten GewerkschafterInnen sehen ein wichtiges Problem darin, dass der hohen Wertigkeit des privaten Autos in der Gesellschaft zeitlich langwierige Veränderungen zugrunde liegen. Man hat sich an das Auto gewöhnt. Aufgrund dessen können unfraglich verinnerlichte Gewohnheiten und Werthaltungen nicht von heute auf morgen infrage gestellt werden.

So formulieren die nachfolgend zitierten GewerkschafterInnen von VIDA und PRO-GE einige der über Jahrzehnte entstandenen Probleme, die es schwierig machen, die KollegInnen davon zu überzeugen, beim Arbeitsweg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad umzusteigen.

IP9: "Zur Mobilität: Da hat sich sehr viel verändert. (...) Ich bin nicht nur Gewerkschafter, sondern auch im Wohnbau tätig in der Gemeinde. Ich sehe es tagtäglich. Jede Familie hat heute fast zwei Autos, daher brauchen wir Stellplätze. Ich habe [aber auch] eine Busverbindung und eine Bushaltestelle gleich bei einem der Wohnbaus. Dort werden gut 20, 25 Personen drinnen wohnen. Es wäre für sie praktisch, rüberzugehen [zur Bushaltestelle]. Was früher auch so war, aber (...) heute hat jeder ein Auto. Wenn ich mir heute [die Werkstätte X in der Stadt Y] anschaue, die ist mitten im Stadtteil. Rund um den Stadtteil sind keine freien Parkplätze mehr, das muss alles gezahlt werden. Der Raum um den Parkplatz in der Werkstatt selber ist enorm voll von den

Mitarbeitern. Da möchte jeder einen Parkplatz haben. Eine Schlussfolgerung ist daraus: Wir haben einen eigenen Durchgang in diese Werkstätte [für Öffi-NutzerInnen]: Ich fahre mit dem Zug." (9, 283-295)

IP7: "Ich nenne ein Beispiel: Ich bin früher mit dem Zug gefahren. Da war man Viertel nach Fünf daheim, dann hat der gepasst, so. Mittlerweile stehe ich eine halbe Stunde am Bahnhof. In der halben Stunde bin ich zweimal mit dem Auto zuhause. (...) Es wäre sicher günstiger, mit dem Zug fahren und ich bin wirklich ein Fan vom Zug fahren, aber die ÖBB nimmt die Wünsche nicht mehr entgegen. (...) Es gibt keinen mehr bei der ÖBB, der für den Zentralraum [die Interessen koordiniert], früher war der Kollege [von der Arbeiterkammer] unsere Ansprechperson. Da haben eben die Mitarbeiter gesagt: Du, mein Zug geht um die Zeit, das passt nicht, könnte man das so und so machen, und der hat das weitergetragen an die ÖBB, an die SG und dort ist das verarbeitet worden. Da hat es Zeiten gegeben, da ist sehr viel geschehen. Und in der letzten Zeit ist gar nichts mehr geschehen. Daher haben wir auch gesagt: "Dann hören wir auf, wenn wir nichts erreichen". (...) Wenn ich das nur reingebe und es ändert sich nichts, dann sagt jeder: "Für was soll ich dort hingehen?!" (...) Das heißt, die Kollegen, die im Linzer Raum sind, fahren entweder mit dem PKW und verstellen die Parkplätze oder fahren mit den Fahrrädern, aber gar keiner fährt mit dem Bus, weil es gar keinen gibt. (...) Beispiel: Ich habe 4 km von der Firma weg gewohnt damals, ich habe wirklich 4 km mit dem Bus eine Stunde benötigt. Wenn ich mit dem Fahrrad fahre, fahre ich eine viertel Stunde, (...) weil ich dreimal umsteigen muss und dort warten. (7, 111-148)

IP5: Wenn die Leute vernünftig zur Arbeit und wieder nach Hause kommen und das zu einem halbwegs vernünftig vertretbaren Preis, dann ist es ihnen meines Erachtens noch immer relativ egal, wie [sie hinkommen]. Wenn es leicht geht, dann fahren sie mit den Öffis und wenn es nicht leicht geht, dann halt mit dem Auto. Aber ein schlechtes Gewissen oder so was hat wegen dem keiner und was ökologisches Bewusstsein betrifft, da haben wir trotzdem noch sehr viel zu tun. Jetzt ist Autofahren eigentlich relativ billig, wenn man sich den Benzinpreis anschaut. Es ist doch so, dass Lebensmittel mindestens die doppelte Preissteigerung haben über 50 Jahre betrachtet, aber Benzin ist im Vergleich zu den 1950er Jahre heutzutage sehr billig, wenn man es inflationsbereinigt sieht. Daher ist Autofahren noch immer sehr preisgünstig. Der öffentliche Verkehr ist zwar in Österreich nicht teuer, billig ist er aber auch nicht. Gut, jemand, der eine gute öffentliche Verkehrsverbindung hat und sich eine Jahreskarte leisten kann, der fährt billig, ja, aber es gibt halt sehr viele Leute, die sagen, bei mir zahlt sich eine Jahreskarte nicht aus, dann wird es wieder weniger billig und dann ist die Schwelle zum Umsteigen schon wieder entsprechend höher. Das heißt, wir haben eine Situation, wo man insgesamt von einem Druck [zum Umsteigen auf Öffis] nicht reden kann. Wir haben keinen Druck. Wir haben entweder gute öffentliche Verkehrsverbindungen, dann werden sie genutzt und wenn nicht, dann haben wir als Alternative ein relativ billiges Auto. Und da sind wir wieder beim Dilemma." (5,388-405)

Das erste Zitat verweist auf das Problem erlernter Gewohnheiten, die sich mit dem privaten Besitz eines Autos eingeschlichen haben. Eine nahe Haltestelle wird gar nicht als Alternativangebot wahrgenommen, obwohl sie "praktisch" wäre, nicht nur beim Wohnhaus, sondern auch am Arbeitsort, wo die Beschäftigten ein zunehmender Parkplatzmangel belastet. Man behilft sich derzeit mit einem kleinen Anreiz, einem direkten Zugang zum Arbeitsort. Dieser scheint aber noch zu gering zu sein, um einen Umstieg zumindest versuchsweise zu erreichen. Dies zeigt, dass Anreize zum Mobilitäts-wandel systematisch durchdacht und ausprobiert werden müssen.

Das zweite Zitat betont die Verschlechterung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs und die damit einhergehende Verschlechterung der Mitsprache zu den Bedingungen von arbeitsbezogener Mobilität. Solche Negativerfahrungen verankern sich tief, sie wirken selbst dann noch fort, wenn längst wieder Angebotsverbesserungen eingetreten sind. Besonders negativ wirkt der Mangel an Mitspracherechten, nur über ihre Wahrnehmung werden GewerkschafterInnen für neue Formen der Mobilität sensibilisiert.

Das dritte Zitat verweist auf eine heikle Rahmenbedingung: Entgegen aller vorhersagen, wird der Benzinpreis nicht höher, sondern ist sogar gefallen. Oberflächlich betrachtet, wenn man nicht die Langzeit-Gesamtkosten in Betracht zieht, wirkt das Preisargument also eher in eine nicht-nachhaltige Richtung. Dies

könnte nur über eine ökologische Steuerreform verändert werden, doch zeigte sich die Mehrheit der GewerkschafterInnen skeptisch.

Als eine wichtige Schlussfolgerung aus der verfestigten Bedeutung des privaten Autoverkehrs unter einem Großteil der MitarbeiterInnen wird von einigen GewerkschafterInnen die Notwendigkeit hervorgehoben, das Thema Mobilitätswandel ohne "ökologisch-moralischen" Zeigefinger und weniger als Bewusstseinskampagne zu organisieren, als vielmehr in Form von Anreizen und Schnupperangeboten. "Der Umstieg muss Spaß machen", heißt es dazu beispielsweise mehrfach, andernfalls ist die Mehrzahl der KollegInnen nicht für alternative Mobilitätsformen zu erreichen. Vor allem aber müssen die öffentlichen Angebote so attraktiv werden, dass sie mit der Schnelligkeit, der Bequemlichkeit und der Flexibilität des privaten Autos konkurrieren können. Die KollegInnen wollen weder beim Umsteigen lange warten, noch "Rücken an Rücken in der Bahn stehen", wenn sie zur Arbeit fahren, konstatieren mehrere GewerkschafterInnen.

Ein weiterer Ansatzpunkt für die sozial-ökologische Bearbeitung von Mobilitätsproblemen wird in Gesundheitsinteressen der Beschäftigten gesehen. Diese nehmen an Bedeutung zu und sind in geringem Ausmaß auch schon in einigen Kollektivverträgen und Betriebsvereinbarungen bereits als Pflichtaufgaben verankert. Die Verbindung von Maßnahmen zur Gesundheitsvorsorge und von aktiver Mobilität von und zur Arbeit ist ein noch wenig bearbeitetes Feld, das aber gemeinsam mit der Idee, praktisch unkonventioneller und emotional ansprechender Angebote durchaus den Umstieg zu sozial-ökologischen Mobilitätsformen fördern kann.

Die genannten Probleme der Autokultur betreffen nicht nur die Wege von und zur Arbeit, sondern auch Dienstfahrten. Dies ist nach Einschätzung der interviewten GewerkschafterInnen aber bisher ein Nischenthema, das nur in wenigen Unternehmen und in wenigen öffentlichen Einrichtungen bearbeitet wird. Beispiele dafür sind: Die Organisation eines ökologischen Fuhrparkmanagements oder Anreize für die Nutzung der Bahn oder von Dienstfahrrädern.

Die Thematisierung solcher Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch engagierte BetriebsrätInnen und GewerkschafterInnen wird jedoch dadurch erschwert, dass selbst innerhalb der Gewerkschaftsorganisationen, also bei FunktionärInnen und bei hauptamtlichen MitarbeiterInnen, das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement von Dienstfahrten wenig populär ist. Zwar gibt es aktive GewerkschafterInnen, die ein organisationsinternes Mobilitätsmanagement immer wieder ansprechen, aber gleichzeitig sind sie der Meinung, dass möglichst große Dienstwägen auch innerhalb der Gewerkschaftsorganisationen nach wie vor verbreitet als Statussymbole angesehen werden. Möglicherweise ist die dafür nötige Diskussion innerhalb der Gewerkschaftsapparate nur über das Thema "Kosteneinsparung" im Interesse der Mitglieder führbar und natürlich über Vorreitergewerkschaften, die eingesparten Kosten berechnen und öffentlich ausweisen, und die so das Thema erfolgreich für sich nutzen.

## 6 GEWERKSCHAFTLICHE PRAXIS: ZWISCHEN "INSTRUMENTELLEM ANSATZ" UND "VERNETZUNGSANSATZ"

Die interviewten GewerkschaftsaktivistInnen sind sich in einem Punkt weitgehend einig: Die gewerkschaftliche Programmatik ist das eine, die praktische Arbeit ist noch etwas Anderes. Das meint bezogen auf das Handlungsfeld "Nachhaltige Mobilität" vor allem, dass mehr im Gang ist, als gewerkschaftliche Programmdokumente aufzeigen. Diese Position wird in den Interviews anhand vielfältiger Aktivitäten belegt. Dabei wird in Bezug auf ökologische Themen und Akteure ein Shift deutlich. Man könnte sagen: Die österreichischen Gewerkschaften sind auf dem Weg von einem tradierten "instrumentellen Ansatz" hin zu neuen Kooperationsformen, deren Kern als "Vernetzungsansatz" gekennzeichnet werden kann. Aus dem Gewinn neuer Kooperationspartner und neuer Formen der Zusammenarbeit können wiederum auch programmatische Neuausrichtungen erwachsen. Das heißt, der gemeinsame Weg kann die Ziele der beteiligten Akteure verändern.

Der "instrumentelle Ansatz" geht traditionell von den sozialen gewerkschaftlichen Kernaufgaben aus, ist aber auch für ökologische Krisenerscheinungen je nach den konkreten Akteuren unterschiedlich stark sensibilisiert. Die aus der ökologischen Krise erwachsenden Belastungen werden als zusätzliches Argument für die sozialen Kernziele der Gewerkschaftsarbeit genutzt. Beispielsweise werden Widersprüche zwischen den durch die österreichische Regierung unterzeichneten Klimazielen und der realen Verkehrspolitik aufgezeigt, die teilweise auch den Beschäftigteninteressen entgegenstehen. Die so gewonnenen ökologischen Argumente sowie die damit einhergehende Kooperation mit Partnern aus dem Umweltbereich werden als ein Werkzeug für die Erreichung der eigenen sozialen Ziele gesehen. In der Kooperation mit Umweltakteuren erleben die GewerkschafterInnen, dass durch die Zusammenarbeit und das Aufgreifen klimakritischer Argumente mehr Druck erzeugt werden kann, um gewerkschaftliche Kernziele zu erreichen. Allerdings erscheinen bei diesem Ansatz ökologische Argumente und Aktivitäten als ein Zusatz, der bei Ressourcenmangel weggelassen werden kann und sogar muss. Dieses Herangehen wird von kritischen GewerkschafterInnen daher als "Schönwetterpolitik" bewertet.

Der "Vernetzungsansatz" geht über die instrumentelle Nutzung ökologischer Argumente und Partner für die Durchsetzung sozialer Ziele hinaus. Dieser entwickelt sich erfahrungsgeleitet in der Auseinandersetzung mit multiplen Problemstellungen gemeinsam mit ökologischen Partnern und globalisierungskritischen Institutionen. In der Konsequenz werden externe Partner nicht mehr nur als Verstärker sozialer gewerkschaftlicher Interessen genutzt, sondern je nach Akteur mehr oder weniger bewusst auch als Ideengeber für die gewerkschaftliche Perspektivenerweiterung wahrgenommen. Angesichts hybrider Probleme, in denen sich soziale, ökonomische und ökologische Belastungen verbinden, werden dann auch bewusst Partner gesucht, die aus einer nicht-gewerkschaftlichen Perspektive Lösungsvorschläge einbringen, die es den GewerkschafterInnen erlaubt, neue eigene Themen zu definieren und die eigene Positionierung im Handlungsfeld weiterzuentwickeln und auf diese Weise zu stärken.

Die Vernetzungsaktivitäten der österreichischen Gewerkschaften zu hybriden Problemstellungen nachhaltiger Mobilität lassen sich anhand der durchgeführten Interviews dreifach differenzieren:

nach der Aktionsebene

- nach den aufgegriffenen mobilitätsrelevanten Themen und Maßnahmen
- nach den einbezogenen Kooperationspartnern und der Qualität der Kooperation.

Bezogen auf die Aktionsebene finden sich neuartige Vernetzungen zu Nachhaltiger Mobilität und entsprechenden Verkehrsangeboten auf drei Ebenen, sie werden je nach den aufgegriffenen Themen, mehr oder weniger aufeinander abgestimmt:

- Auf europäischer Ebene agieren insbesondere die Gewerkschaften VIDA und Younion die Daseinsgewerkschaft mit dem ÖGB und vernetzen sich dabei problemorientiert mit dem VÖWG, dem Verband kommunaler Unternehmen, mit diversen NGOs und Gemeindevertretungen und teils mit europäischen Dachgewerkschaften. Den Thematischen Schwerpunkt bildet hier die Abwehr von Liberalisierungs- und Privatisierungstendenzen öffentlicher Verkehrsdienst-leistungen.
- Auf nationaler Ebene agieren mehrere Einzelgewerkschaften anlassbezogen gemeinsam mit NGOs und anderen Organisationen insbesondere zu den Schwerpunkten Vergaberecht sowie zivilgesellschaftliches Budget.
- Auf regionaler bzw. betrieblicher Ebene agiert ein Teil der BetriebsrätInnen in Abstimmung mit der Unternehmensseite und teilweise in Kooperation mit Gemeinden, regionalen Verkehrsverbünden und anderen regionalen Partnern insbesondere zu den Schwerpunkten Förderung des öffentlichen Verkehrs oder betriebliches Mobilitätsmanagement.

Die in diese Aktivitäten einbezogenen GewerkschafterInnen berichten, dass die Vernetzung auf allen diesen Aktionsebenen mit einer starken "Europäisierung" der politischen Rahmenbedingungen sowie von der "Juridisierung" des Procedere verkehrspolitischer Entscheidungen konfrontiert ist. Dadurch wird zunehmend die Arbeit der österreichischen Einzelgewerkschaften und nicht nur des ÖBG beeinflusst. Diese Verlagerung von Entscheidungsebenen sowie die Veränderung der Entscheidungs-praktiken vollziehen sich nach Einschätzung der davon betroffenen GewerkschafterInnen in einem historisch nicht gekannten Tempo. Sie stellen nicht nur ÖGB-FunktionärInnen, sondern zunehmend auch GewerkschafterInnen der Einzelgewerkschaften vor enorme Herausforderungen.

Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern zum einen eine gewerkschaftsinterne Profilierung politischer, organisatorischer und juristischer Kompetenzen von FunktionärInnen und GewerkschaftsmitarbeiterInnen. Aus der Sicht der Beteiligten muss daher der Weiterbildung von FunktionärInnen und MitarbeiterInnen aller Einzelgewerkschaften in solchen juristischen Fragen sowie zur Arbeitsweise der Europäischen Union dringlich profiliert werden. Strukturell sollte gesichert sein, dass die entsprechende Arbeit in allen Einzelgewerkschaften durch verantwortliche FunktionärInnen geführt wird, um der Bedeutung dieser Entscheidungsebene gerecht zu werden.

Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern zum anderen die Entwicklung von Fähigkeiten zur Bildung neuer einflussreicher Allianzen, die die Kraft haben, gemeinsame alternative Standpunkte für die Sicherung des öffentlichen Verkehrs und alternativer Mobilität zu entwickeln. Diese neuen Allianzen sollen gleichzeitig ermöglichen, unter Einbeziehung vielfältiger europäischer Partner länderübergreifende Maßnahmen für die Umsetzung dieser neuen Standpunkte zu organisieren. Von den Beteiligten wird hier auch der Profilierung der Zusammenarbeit mit diversen europäischen Dachorganisationen eine wichtige Rolle beigemessen. Und einschließlich wird es als notwendig angesehen, sich auch mit jenen Unternehmensvertretern zu vernetzen, die an nachhaltigen Mobilitätsformen und an der Stärkung innovativer Formen des öffentlichen Verkehrs auf europäischer Ebene interessiert sind.

Die veränderten Rahmenbedingungen, die durch die Europäisierung verkehrspolitischer Entscheidungen bestimmt sind, erfordern nicht zuletzt die Entwicklung einer neuen Qualität gewerkschaftlicher Mitgliedermobilisierung. Ohne die erfolgreiche Mobilisierung der ArbeitnehmerInnen in den verschiedenen europäischen Ländern werden die Gewerkschaften weder in Brüssel noch in ihren jeweiligen Ländern viel ausrichten kön-

nen. Diese komplexen Zusammenhänge und der Wandel der gewerkschaftlichen Arbeit werden in der folgenden Aussage eines Gewerkschafters der Younion – die Daseinsgewerkschaft besonders klar und eindrücklich formuliert:

IP15: "Für mich ist das eine Selbstverständlichkeit [mit anderen Organisationen zu kooperieren]. Wenn Du jetzt vielleicht jemand anderen in unserer Gewerkschaft interviewen würdest, wäre es vielleicht nicht so klar. Aber, das ist ganz entscheidend: Unsere Gewerkschaft ist so offen, dass sie sich auch gegenüber anderen Organisationsthemen öffnet. Vor 20 Jahren war das wahrscheinlich unmöglich, unvorstellbar, mit NGOs oder mit wem auch immer zusammenzuarbeiten. Heute ist es, glaube ich, aber auch notwendig und wichtig. Und vor allem, wir haben ja nicht unbedingt das Monopol der Weisheit und Wahrheit gepachtet. Es gibt andere Organisationen, die auch Expertise haben. Wenn ich zum Beispiel den "Verband öffentlicher Wirtschaft und Gemeinwirtschaft' hernehme, was die Finanzmarktliberalisierung und all diese Zusammenhänge anbelangt, haben die eine derartige Expertise, die beeindruckend ist und die uns in Wahrheit genauso weitergeholfen hat. Das heißt, man kann sich gegenseitig austauschen und gegenseitig auch befruchten. (...) Früher wäre das nicht möglich gewesen, weil da hat die Gewerkschaft auf den Tisch gehaut. Das ist immer noch in den Köpfen drinnen und wenn man ganz genau schaut, ist es dann natürlich auch eine Frage der Generation, weil heute ist Politik wesentlich komplizierter als vor 30 oder 40 Jahren. Wie auch immer, die Problematik ist, dass man heute wesentlich veränderte Rahmenbedingungen als vor 25, 30, 40 Jahren hat, unter denen man Gewerkschaftspolitik betreibt, wo auch die Marktöffnung noch nicht so groß war, wo die Beziehungen zwischen den Staaten innerhalb der EU nicht so eng verflochten waren. Wir stehen heute mittlerweile ja weltweit im Konkurrenzdruck, selbst als öffentliche Unternehmen und das hinterlässt grundsätzlich natürlich Spuren. (...) 2004 haben wir ganz eindeutig auch deshalb einen Kurswechsel vollzogen. Bis zu diesem Zeitpunkt hat man eher auf bilateraler Ebene im Gewerkschaftsbereich zusammengearbeitet, hat da Expertise ausgetauscht, aber hat sich eigentlich weniger um die Europapolitik als solches gekümmert. Das hat man der ÖGB-Zentrale überlassen. Man hat die Interessensvertreter auf europäischer Ebene nicht so sehr im Fokus [der Einzelgewerkschaften] gehabt. (...) Das war ein langwieriger Prozess, Zielsetzungen für unsere internationale Arbeit zu finden. (...) In diesem Prozess war für mich ganz wichtig, zu sagen, wir brauchen auf europäischer Ebene eine entsprechende Interessenvertretung, wir brauchen natürlich entsprechende Expertise dann, die wir einbringen in die Dachverbände." (15, 356-390)

Bezogen auf mobilitätsrelevante Themen und Maßnahmen, die von den österreichischen Gewerkschaften aufgegriffenen wurden, lassen sich einige Beispiele nennen, bei denen sie sich mit mobilitätsrelevanten NGOs oder anderen Akteuren zu vernetzen beginnen. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie der dafür notwendigen öffentlichen Infrastrukturen stellt dabei das zentrale mobilitätsrelevante Themenfeld dar, bei dem Gewerkschaften im ArbeitnehmerInneninteresse mit anderen Organisationen kooperieren. Hier spielt seit Jahrzehnten die Zusammenarbeit mit der Arbeiterkammer die wichtigste Rolle. In letzter Zeit gewinnt daneben der VCÖ eine wachsende Bedeutung als Partner gewerkschaftlicher Arbeit für nachhaltige Mobilität. So übernehmen die Gewerkschaften vielfach Argumentationen nicht nur aus Studien der Arbeiterkammer, sondern auch des VCÖ oder verbreiten die Expertise beider Organisationen unter ihren Mitgliedern.

Darüber hinaus stellt die Sicherung guter Arbeitsbedingungen für alle Verkehrsbeschäftigten ein wichtiges Thema dar, in dessen Zusammenhang die Gewerkschaften vor allem bei speziellen Aktionen zunehmend kooperieren. Dies gilt für alle Verkehrsformen, vom Luftverkehr über den Bahn- bis zum Straßenverkehr. Wie bereits erwähnt, besetzen die Gewerkschaften hier ein eigenes Thema: "Bestbieterprinzip" statt "Billigstbieterprinzip", um gleichermaßen hochwertige Arbeitsplätze im Verkehrssektor wie eine hochwertige Versorgung für die Bevölkerung in ganz Österreich zu sichern (vgl. Kaske/Hebenstreit 2015). Bei den damit verbundenen Auseinandersetzungen wird das Prinzip der Bildung neuer Allianzen auf allen Ebenen, also auf EU-Ebene, in Österreich und in den Regionen besonders gut deutlich. So wurde beispielsweise gegen die Liberalisierung der Flughafen-Bodenabfertigungsdienste an europäischen Flughäfen nicht nur erfolgreich mit der ETF zusammengearbeitet, sondern 200 österreichische Wiener Beschäftigte demonstrierten gemeinsam

mit ihren europäischen KollegInnen in Brüssel (s. VIDA 2012d). Auch gegen das 4. Eisenbahnpaket kooperierten die Gewerkschaften mit Organisationen wie dem VÖGW und dem ETF. Zwar gelang es nicht, dieses vollständig zu stoppen, aber die Einschränkung des Streikrechts und die vollständige Trennung von Netz und Betrieb konnte verhindert werden (s. VIDA et. al 2013, VIDA 2014). Auch bei der Verhinderung des ökologisch schädlichen und sozial problematischen grenzüberschreitenden Verkehrs von Gigalinern kooperierten die Gewerkschaften mit anderen Organisationen (s. VIDA 2012b, VIDA 2015c).

In der Zusammenschau zeigt sich, dass sich insbesondere VIDA, die GPA und die Younion – die Daseinsgewerkschaft und teils die GBH für die Entwicklung konzeptioneller Positionen und Kampagnen gegenüber NGOs und anderen Organisationen öffnen, die zwar ihre eigenen Interessen vertreten, die aber mit Gewerkschaftsinteressen wichtige Schnittstellen haben. Aus der Sicht von VIDA heißt es dazu:

IP2: "Das Verhältnis zwischen Gewerkschaften und NGO's hat sich in den vergangenen Jahren <u>schon</u> verändert. Das Klima ist offener geworden. Wir arbeiten heute schon ganz anders zusammen als noch vor 10 Jahren." (2, 210-212)

Gleichzeitig wird die Suche nach neuen Allianzen mit einer stärkeren Mobilisierung der eigenen Mitglieder sowie der Bevölkerung verbunden. Dabei wird deutlich, dass die Mobilisierungskraft der Gewerkschaften nicht nur organisationsintern zunehmend an Bedeutung gewinnt, sondern auch von wichtigen Kooperationspartnern geschätzt wird. Dies wird in den folgenden zwei Zitaten von VIDA-GewerkschafterInnen deutlich sowie im anschließenden Zitat aus der Sicht einer Partnerorganisation:

IP11: "Also, die Eisenbahner sind ja nicht Streik unerfahren bei der Mobilisierung. Ein Streik ist hundertprozentig das, was einen Menschen am meisten prägt in so einer [Gewerkschafts-]Funktion. Ich habe schon einige Beinahe-Streiks und einen echten miterlebt und mitorganisiert und ich kann sagen: "Um die Erfahrung darf einen jeder Mensch beneiden, der politisch denkt. (...) Einmal in einer Halle stehen mit 1.000 Menschen und Solidarität zu spüren, das ist was Wunderschönes und Unbeschreibliches. Das motiviert dich auf ein Leben. (...) Die Streikbewegungen, die haben mein Leben verändert, das ist so und es ist auch jetzt noch so. Wenn wir heuer um eine Nettolohnforderung z.B. gekämpft haben und in Salzburg den Eisenbahnverkehr schwer beeinträchtigt bis lahmgelegt haben, dann war das schon so was wie ein kleiner Streik. Da hat es viele Erlebnisse gegeben. Da sind Menschen mit Kündigung bedroht worden. Da ist Druck ausgeübt worden. Da ist alles da, was im normalen Leben dir sonst nicht unterkommt und das sind genau diese Referenzerfahrungen, von denen man lebt, weil unsere Funktionäre erzählen heute noch, wie wild das war und was sie ausgehalten haben, mit wem sie telefoniert haben und was sie organisiert haben, um die [kämpfenden GewerkschafterInnen] zu schützen und wie die Medienberichterstattung war, wie wir versucht haben, das irgendwie zu beeinflussen in unserem Sinn. Das sind Erfahrungen, die brauchst du: Weil, jetzt wissen sie, dass es geht! Es kommt die nächste und die übernächste Auseinandersetzung, dann hat man auch die Erfahrung gemacht, dass es sich auszahlt, um was zu kämpfen. (11, 375-382)

IP12: "Wir haben keine Streikkultur in Österreich. Aber es verändert sich langsam etwas. Wir müssen die Kollegen mobilisieren. (...) Wir haben jetzt schon zweimal die Dinge ein bisschen runtergefahren bei der Gehaltsverhandlung, wo wir halt dann gesagt haben: "So und jetzt haben wir Betriebsversammlung und jetzt steht halt alles." Wenn bei uns Betriebsversammlung bei den Fahrdienstleitern ist, ja, dann steht halt eine Stunde oder eineinhalb der Betrieb. Das ist natürlich gravierend für das ganze Netz, weil, wenn der Zug in Salzburg nicht wegkommt, der fehlt natürlich in ganz Österreich. Aber das [die Mitglieder zu mobilisieren] ist notwendig, das müssen wir wieder lernen, wenn wir unter diesen Bedingungen etwas durchsetzen wollen." (12, 76-83)

IP23: "Ich denke, von den großen Strukturen her, was die Gewerkschaften können, was wir <u>nicht</u> können, das ist "mobilisieren". Die Gewerkschaften können ein paar hundert, tausend Leute nach Brüssel bringen, die sauer auf die angekündigten Verordnungen sind. (...) Wir verstehen uns [bezogen auf solche Protestaktionen] auch als Multiplikator. Das heißt, wir reden dann auch mit unseren [Verbands-]Mitgliedern und sagen: "Lasst eure Leute doch fahren. Das ist gut für uns alle"." (IP23, 263-267)

Bezogen auf die in neue Allianzen involvierten Akteure und die Art und Weise ihrer Zusammenarbeit lassen sich aus den geführten Interviews drei Tendenzen extrahieren:

- Zum einen wird die gewerkschaftliche Zusammenarbeit mit der Arbeiterkammer als essentiell für die Gewerkschaftsarbeit angesehen und in vielfältigen Formen umgesetzt.
- Zum anderen lässt sich eine Tendenz zur Diversifizierung von aktionsbezogenen Partnerschaften feststellen, die vor allem ökologische und globalisierungskritische NGOs aber auch Verbände der Gemeinden und der öffentlichen Unternehmen zunehmend anspricht.
- Und schließlich wurden mit der Mitarbeit bei "Wege aus der Krise" sowie in den Konferenzen "Gute Arbeit für alle" Formen institutioneller Zusammenarbeit zwischen diversen sozialen und ökologischen Akteuren begonnen, die als Plattformen dauerhaften strategischer Diskussion genutzt werden können. Sie werden von allen daran Beteiligten als perspektivenerweiternde Institution bewertet. Zwar kann hier noch nicht von einer gesicherten Tendenz gesprochen werden, aber es lässt sich eine verallgemeinerungswürdige zukunftsweisende Form der Allianz erkennen, in der grundlegende hybride sozial-ökologische Problemstellungen erfolgreich unter aktiver Beteiligung der Gewerkschaften bearbeitet werden können.

Unter den Kooperationspartnern der Gewerkschaften ist die Arbeiterkammer nach Einschätzung der meisten befragten GewerkschafterInnen einer der wichtigsten Partner, oft sogar der wichtigste Partner für nachhaltige Mobilität. Sie bringt mit Studien, Tagungen und Workshops wichtige Expertise ein (vgl. u.a. AK et al. 2009, VIDA/AK 2009 und 2013, Hader 2010, Schaupp 2012, AK Steiermark 2013, Herry/Sedlacek 2014, Brezina et al. 2015, Leodolter 2016). Die Arbeiterkammer ist zudem Bündnispartner bei der Organisation von Tagungen, Kampagnen und Gesetzesinitiativen bzw. -kritiken und sie unterstützt die BetriebsrätInnen bei der Lösung konkreter Probleme. Die große Bedeutung der AK für die gewerkschaftliche Arbeit erschließt sich nicht nur über den weitaus größeren Personalbestand als in den Gewerkschaftsorganisationen, der sich mit Fragen von Umwelt und Verkehr beschäftigen kann. Sie ergibt sich vor allem aus der jahrzehntelangen Beschäftigung mit mobilitätsrelevanten Problemen aus der ArbeitnehmerInnen-Perspektive sowie aus einem wechselseitigen Vertrauensverhältnis. In den Interviews wird deutlich, dass die Zusammenarbeit zwischen GewerkschafterInnen, BetriebsrätInnen und Arbeiterkammer dann gut funktioniert, wenn sich die AkteurInnen über lange Zeit persönlich kennen, wenn in der jeweiligen Arbeiterkammer eine hohe Kompetenz zum Thema "Nachhaltige Mobilität" erarbeitet wurde und wenn der Verkehrsausschuss bzw. andere Formen der Zusammenarbeit aktiv genutzt werden. Gute Erfahrungen in diesem Sinn spiegeln sich in den folgenden Zitaten aus Sicht der GPA und der Arbeiterkammer wider:

I: "Jetzt hast Du verschiedene Dinge genannt, wie Park & Ride, Erhalt der Nebenstrecken und anderes. Das sind alles Punkte, wo es was zu tun gäbe, um die Mobilität der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu verbessern. Aber das sind keine Punkte, wo Ihr als Gewerkschaft aktiv thematisch dran seid oder?"

IP17: "Nicht pro aktiv. Klarerweise: indirekt (…) Durch die schon geschilderten Funktionärinnen und Funktionäre, Gemeindevertreter, Gemeindevorstand, Mitglieder, Stadträte, wo wir klarerweise auch, und da mag ich ganz konkret für <u>Oberösterreich</u> sprechen, haben wir eine gute Kooperation mit der Arbeiterkammer. Da gibt es ja Verkehrsexpertinnen und -experten, eh der schon namentlich genannte Mag. [X]." (17, 300-308)

IP1: "Die Aktivitäten der Gewerkschaften und der AK sind viel stärker abgestimmt, als das auf dem Papier steht. (...) Man muss bedenken, wofür im ÖGB einer zuständig ist, gibt es in der AK viele, viele Mitarbeiter. Umgekehrt braucht die AK die Gewerkschaften, weil die die Interessen der Mitarbeiter in den Betrieben kennen, z.B. was die Lenker zur Fahrtenkontrolle sagen und viele andere Fragen." (1,21-43)

Weitere wichtige mobilitätsbezogene Partnerschaften wurden in den vergangenen Jahren zum VÖWG und Verband Kommunaler Unternehmen Österreichs (VKÖ) aufgebaut. Sie betreffen insbesondere die Abstimmung von Positionen und Aktivitäten in Richtlinien und Gesetzgebungsverfahren auf europäischer und nationaler Ebene. Hier gibt es auch eine Zusammenarbeit mit dem Städte- und dem Gemeindebund. Die betei-

ligten GewerkschafterInnen schätzen diese Kooperationen, da viele Lösungen für arbeitnehmerInnenfreundliche Mobilität nur in Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren realisierbar sind.

Umgekehrt werden die österreichischen Gewerkschaften (v.a. VIDA und Younion – die Daseinsgewerkschaft) auf der Basis erfolgreicher gemeinsamer Arbeit von ihren Kooperationspartnern durchaus als respektable Partner wahrgenommen und geschätzt. Dies belegen die nachfolgenden Einschätzungen von Seiten des VÖWG:

IP23: "Wir machen unsere Arbeit schon studienbasiert. Und weil wir [jeder einzelne Partner] nicht so ein riesen Budget haben, sind diese Studien dann immer gemeinsam finanziert, von Gewerkschaften, Arbeiterkammer, Städtebund, Gemeindebund, VÖGW, weil du musst die Sachen auch nicht immer einfach und alleine machen. Ich habe grundsätzlich sehr, sehr viel mit der Younion – die Daseinsgewerkschaft zu tun, das ist klar, aufgrund dieser lokalen Geschichte, dann natürlich mit der VIDA. Alles, was Eisenbahn betrifft, besprechen wir mit denen. (...) [Wenn sich in den Ministerien oder in Brüssel etwas tut, dann werden wir aktiv und wenden uns an unsere Partner] und da gehört natürlich die Gewerkschaft genauso dazu und wir reden uns dann aus, na schauen wir einmal, wie weit können wir zusammengehen. Bei der Arbeitszeit sind wir nicht überall deckungsgleich, aber was uns da, glaube ich, schon sehr hilft, ist die große sozialpartnerschaftliche Tradition in Österreich. Und den 'anderen gewinnen' heißt schlicht und einfach, dass es schlussendlich nicht ein Sieg [einer der beteiligten Seiten] sein darf, nicht ein Sieg der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer sein darf. Wird es auch nicht sein, denn wenn man sich gegenseitig ausspielen lässt, dann hat man eh verloren. Sondern man muss gemeinsam Dinge voranbringen." (23, 92-334)

Wie bereits erwähnt ist auf nationaler Ebene der VCÖ ein weiterer wichtiger Partner für nachhaltige Mobilität, der ähnlich wie die Arbeiterkammer wichtige Daten und Studien zur Verfügung stellt (s. http://www.vcoe.at/publikationen). Im Gegensatz dazu ist die Vernetzung mit den sehr aktiven NGOs in den Feldern Radverkehr und Fußverkehr bisher kaum entwickelt. Einige wenige Beispiele gibt es auf regionaler Ebene. Das hat Auswirkungen auf die von den Gewerkschaften aufgegriffenen Themen. Aktivitäten zur Förderung des Radfahrens oder von sicheren Fußwegen zur Arbeit sind unter den interviewten GewerkschafterInnen so gut wie kein Thema, während sie von anderen Organisationen in den vergangen fünf Jahren zunehmend aufgegriffen wurden. Hier haben die österreichischen Gewerkschaften einen großen Nachholbedarf. Ausnahmen bilden hier einige BetriebsrätInnen, die ihrerseits allerdings meist keinen Bezug ihrer Aktionen zur Gewerkschaftsarbeit herstellen. Konsequenterweise werden die österreichischen Gewerkschaften gerade von NGOs, die fuß- und radverkehrsaktiv sind, nicht als Akteur wahrgenommen. So formuliert ein Aktiver aus diesem Bereich:

IP19: "Also, in unserm Bereich gibt es keinen Kontakt zur Gewerkschaft. Es gibt sozusagen Kontakte über mehrere Ecken: Wenn sich eine Gewerkschaftsäußerung oder eine Betriebsratsäußerung bei den [öffentlichen Verkehrsbetrieben] dahingehend manifestiert, dass das ein Hindernis für den Radverkehr ist. Das kann vorkommen, aber sonst gibt es wirklich keine Anknüpfungspunkte. (...) Wir arbeiten mit der Arbeiterkammer zusammen. (...) bei der Kampagne 'Österreich radelt zur Arbeit'. (...) Das heißt, da gibt es eine Überschneidung und da fühlt sich die Arbeiterkammer zuständig, weil sie sagt: "Wir wollen was tun für Gesundheit am Arbeitsweg und für Sicherheit am Arbeitsweg.' Beides ist da ein Thema und zusätzlich war hilfreich, dass der Zuständige in der Arbeiterkammer für Kommunalpolitik schon damals [zu Beginn der Kampagne] ein sehr begeisterter Radfahrer war und der ohnehin schon radverkehrspolitisch tätig war. (...) Die Arbeiterkammer hat ja auch einen Sitz in der Fachkommission Verkehr. Die Zusammenarbeit funktioniert gut, sehr guter Partner." (19, 8-27)

Für die Vernetzung bei verkehrspolitischen Themen und Aktionen sind unter den österreichischen Einzelgewerkschaften insbesondere VIDA sowie die Younion – die Daseinsgewerkschaft auf allen Ebenen aktiv. Bei spezifischen Aktionen kommen auch GewerkschafterInnen von PRO-GE, GBH und GPA hinzu, während GewerkschafterInnen der anderen Einzelgewerkschaften lediglich in spezielle regionale Aktivitäten einbezogen sind. Der aktive Standpunkt von VIDA in Bezug auf eine stärkere Vernetzung mit externen Partnern kommt im folgenden Zitat zum Ausdruck:

IP9: "Man braucht ja auch Bündnispartner, so ist es ja nicht, und wir sind auch die Gewerkschaft, die schon relativ früh mit NGOs aktiv gearbeitet hat und dass im Umweltsektor einige sehr schlagkräftige NGOs unterwegs sind, ist bekannt. Das heißt, wir arbeiten nicht nur mit denen, die sich auf die Sozialkritik konzentrieren, wie "attac", sondern wir haben auch mit anderen NGOs wie "Global 2000" und anderen immer wieder zusammengearbeitet. Ich muss auch dazu sagen, dass auch zwei/drei von unseren Experten in der Gewerkschaft genau aus dem Umfeld kommen. Sie kommen genau aus dieser ökologischen Bewegung heraus, haben auch ihre Geschichte da drinnen und bringen die Aspekte natürlich mit ein. Das ist sehr wertvoll, aber wir sehen das eher im Sinne einer Stakeholder Analyse, sie mit hereinzunehmen als zusätzlichen Aspekt. Das tun wir übrigens in allen Feldern, nicht nur in ökologischen. Auch in den Landeskonferenzen z.B. versuchen wie irgendwie breiter zu werden, weil, das hat schon einen Doppeleffekt. (...) Das ist zwar schwer, aber wenn du es schaffst, eine breitere Diskussion zustande zu bringen über ein breiteres Feld und du kriegst mehr Aspekte eines Themas auf die Tagesordnung. Das bringt natürlich einen klasse Effekt. Zum Beispiel, wenn zum Thema Gigaliner die Umweltverbände genauso reden wie die Autofahrer-lobby, quasi der Verkehrsclub spricht zum Thema Sicherheit oder der VCÖ oder eine Kinderorganisation spricht zu ihren Themen oder wie auch immer, dann hast du natürlich das Thema länger da und du hast mehr Druck darauf. Und natürlich funktioniert das System so, dass dort, wo der große Druck herkommt, Bewegung entsteht, sonst entsteht sie ja nicht. (...) Man kann dabei nicht sagen, dass einer [der externen Partner] dabei der Wichtigste für uns wäre. Das kommt immer auf das Thema darauf an. Wir haben z.B. in den letzten Jahren mit den Autofahrerclubs relativ wenig gemacht, weil die so irgendwie nicht auf der ökologischen Schiene waren. Autofahrerclubs sind traditionell die, wo man eher annehmen müsste, dass die anderen Interessen verfolgen, aber wenn es jetzt um das Thema ASFINAG geht und um das Thema Sicherheit im Straßenverkehr und um das Thema Ausbau im Sinne von lärmschutzmaßnahmen und Co, dann sind die unsere Partner. Das kommt immer darauf an." (9, 688-720)

Eine Vernetzungsinitiative der österreichischen Gewerkschaften lässt mehr als alle anderen eine neue Qualität der Kooperation und der dabei entwickelten Positionen, u.a. auch zu nachhaltiger Mobilität erkennen. Die Beteiligung von vier Einzelgewerkschaften: Younion – die Daseinsgewerkschaft, GPA-djp, PRO-GE, VIDA an der zivilgesellschaftlichen Allianz "Wege aus der Krise". Die Allianz wurde 2010 durch attac Österreich ins Leben gerufen. Daran sind ein breiter Kreis an zivilgesellschaftlichen Partnern, Armutskonferenz, GLOBAL 2000, Greenpeace, Katholische ArbeitnehmerInnen Bewegung Österreich, ÖH, SOS Mitmensch (vgl. Wege aus der Krise). Ihre Zusammenarbeit erarbeitete bereits fünfmal das "Zivilgesellschaftliche Zukunftsbudget". Darin werden alternative Wege aus der Krise vorgestellt, die solidarisch, ökologisch nachhaltig und demokratisch sind. Dabei nimmt das Thema Mobilität, anders als im ÖGB-Grundsatzprogramm einen selbstverständlichen Platz ein.

Wie bedeutsam die Arbeit aus gewerkschaftlicher Sicht eingeschätzt wird, zeigt seine Erwähnung in der Festschrift "10 Jahre VIDA", wo es heißt:

"Um der Forderung nach sozial verantwortungsbewussten Rezepten zur Bewältigung der Krise noch mehr Gehör zu verschaffen, schloss sich VIDA mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zur Allianz "Wege aus der Krise" zusammen. Das Bündnis zeigt seit 2010, dass es Alternativen zu Kaputtsparen und Kürzen gibt, wenn alle einen fairen Anteil leisten." (VIDA 2016, 17)

Beim Lesen der Dokumente der Allianz von "Wege aus der Krise" fällt bezüglich nachhaltiger Mobilität auf, dass terminologisch konsequent das Ziel "leistbare, ökologisch nachhaltige Mobilität für alle" im Zentrum steht. Es geht nicht vorrangig um "Verkehr" oder um "verkehrspolitische Maßnahmen", sondern es geht um sozial-ökologisch verträgliche Mobilität als Teil und Beitrag zu "Gutem Leben für alle". Das heißt, es geht um leistbare, ökologisch nachhaltige Mobilität aller ÖsterreicherInnen, eine Art und Weise der räumlichen Fortbewegung, die einem guten Leben in Europa und in der Welt, heute und in Zukunft nicht im Wege steht. Da im Zukunftsbudget nicht einfach technologisch neue Verkehrsmittel und -systeme im Fokus stehen, sondern die Mobilität aller Menschen, geraten den Budget-AkteurInnen nicht-motorisierte Mobilitätsformen gleichberechtigt zu motorisierten Mobilitätsformen in den Blick. So wird die in der Verkehrspolitik nach wie vor domi-

nierende Fokussierung auf motorisierte Verkehrsmittel überwunden. Folgerichtig werden Investitionen in Fuß- und Radmobilität in die alternative Budgetierung einbezogen.

Aus der Position dieser Allianz folgt konsequenterweise auch, dass Mobilität keine Privatsache ist, sondern gesellschaftliche Verantwortung beinhaltet, Verantwortung für die Mobilitätssicherung aller Menschen, Verantwortung für den Erhalt der Umwelt und die Sicherung natürlicher Ressourcen für nachfolgende Generationen. Konzeptionell bedeutsam ist weiters, dass Ausgaben für "leistbare und umweltschonend Mobilität für alle" als Investitionen zu behandeln sind, deren sozial-ökonomische Effekte im Budgetentwurf 2015 mit 10.000 Arbeitsplätzen quantifiziert wurden (Wege aus der Krise 2016, 35). Im zivilgesellschaftlichen Zukunftsbudget 2015 heißt es in diesem Zusammenhang:

"Mobilität ist keine private Angelegenheit, sondern bedeutet gesellschaftliche Verantwortung. Verantwortungsvolle Mobilitätspolitik setzt auf umweltfreundliche, leistbare und komfortable Lösungen und berücksichtigt die unterschiedlichen Lebensrealitäten der Menschen in der Stadt und auf dem Land. Die Verringerung des Transits oder der Umstieg auf CO2-arme Mobilitätsformen ist nur möglich, wenn wir uns als Gesellschaft für Alternativen entscheiden und entsprechende öffentliche Investitionen tätigen. Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik orientiert sich am Ziel einer umweltfreundlichen, attraktiven und leistbaren öffentlichen Mobilität für alle. Zukunftsinvestitionen in beispielsweise den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, die Einführung eines flächendeckenden Taktverkehrs oder die Förderung von Car-Sharing Modellen sind dabei genauso wichtig wie die Einrichtung eines Zukunfts-fonds für Gehen und Radfahren." (Wege aus der Krise 2014, 17, Hervorhebung A.S.)

Neben der Allianz "Wege aus der Krise" hat sich in den letzten Jahren ein weiteres zukunftsfähiges Vernetzungsformat im Rahmen der Konferenz "Gutes Leben für alle" herausgebildet. Die Konferenz wurde 2015 ins Leben gerufen und findet 2017 erneut statt. Sie ermöglicht einen Austausch zu Nachhaltigkeitsthemen im großen Rahmen, mit vielen Menschen (vgl. Gutes Leben für alle). "Gutes Leben für alle" bildet eine Klammer für vielfältige solidarisch ausgerichtete Aktionen in vielfältigen Lebensbereichen. Auch hier gehört "Nachhaltige Mobilität" ganz selbstverständlich zum Themenkanon. Es ist von großer Bedeutung, dass GewerkschafterInnen verschiedener Gewerkschaften, an der konzeptionellen Vorbereitung und Durchführung der Konferenzen beteiligt sind. Zudem ist es nicht nur von großem symbolischen Wert, dass der ÖGB-Vorsitzende sich dort der öffentlichen Diskussion mit NGOs und WissenschaftlerInnen zu Zukunftsthemen stellt. Auch bei dieser Kommunikationsform im Großformat, mit mehr als 700 TeilnehmerInnen, findet der Austausch zwischen höchst unterschiedlichen Positionen statt, werden gemeinsame Lernprozesse initiiert und Projektideen ausgetauscht.

Für die österreichischen Gewerkschaften stellt die Konferenz eine gute Plattform dar, um in das Thema "Gutes Leben für alle" ihr Thema "Gute Arbeit für alle" einzubringen. Gemeinsam mit anderen Akteuren können sie programmatisch daran arbeiten, was "zukunftsfähiges gutes Arbeiten für alle" bedeuten kann und welche Arten von Arbeiten dazugehören sollen. Das Thema "nachhaltige Mobilität für alle" kann zur Verbindung von gutem Leben und guter Arbeit beitragen.

Beide Kooperationsformen verbinden sehr unterschiedliche sozial-ökologische Akteure zu jeweils mehreren Themen, unter denen auch "Nachhaltige Mobilität" zu finden ist. Beide bieten vielfältige Denkanstöße zur Profilierung gewerkschaftlicher Positionen. So können beispielsweise die allgemeinen zivilgesellschaftlichen Mobilitätspositionen, wie sie durch die Allianz "Wege aus der Krise" entwickelt wurden, als Ausgangspunkt gewerkschaftlicher Überlegungen genommen werden, um sie in gewerkschaftsspezifische Programmatik nachhaltiger Mobilität zu übersetzen. Gewerkschaftsspezifische Programmatik, das heißt hier, eine auf Beschäftigteninteressen hin fokussierte Programmatik nachhaltiger Mobilität. Die Übersetzung der in den neuen Vernetzungsformen entstehenden allgemeinen Nachhaltigkeitspositionen in gewerkschaftsspezifische Programmatik kann aber nicht vorrangig in diesen neuen Vernetzungsformen geschehen.

In den Interviews mit den daran beteiligten GewerkschafterInnen wird in diesem Zusammenhang neben der Verstetigung der externen Vernetzung auch der internen Organisationsentwicklung besondere Bedeutung beigemessen. Es wird eingeschätzt, dass ein nicht geringer Teil der dort aufgenommenen thematischen

Anregungen sowie der eigenen Ideen für die Weiterentwicklung der gewerkschaftlichen sozial-ökologischen Positionen innerhalb der Gewerkschaftsorganisationen verloren geht, weil es bisher (noch) an institutionalisierten Formen der Weiterleitung und Diskussion in den gewerkschaftlichen Entscheidungsgremien fehlt. Die im Austausch mit ökologischen und anderen sozialen Partnern gewonnenen neuen Standpunkte werden aber als so bedeutsam eingeschätzt, dass sie regelmäßig auf der Vorstandsebene der beteiligten Gewerkschaften dargestellt, diskutiert und zu eigenen Beschlüssen verdichtet werden sollten. Die Weiterentwicklung sozial-ökologischer Positionen der österreichischen Gewerkschaften bedarf offensichtlich auch einer innerorganisatorischen Weiterentwicklung, um der Heterogenität der aktuellen Krisenerscheinungen und der Herausforderungen der daher notwendigen thematischen Hybridität ihrer Konzepte gerecht zu werden.

Die Erfahrungen aus den neuen Formen der Vernetzungsarbeit erfordern somit die Bewältigung zweier gleichwertiger gewerkschaftlicher Entwicklungsaufgaben:

- Zum einen gilt es den innergewerkschaftlichen programmatischen Diskurs in Bezug auf die Begründung und Zielformulierung einer zukunftsorientierten sozial-ökologisch verträglichen Mobilitätspolitik zu forcieren. Er müsste eine Antwort auf die Frage geben: Was macht arbeitnehmerInnenfreundliche Mobilität zukunftsfähig und damit für alle attraktiv für alle Arbeitenden, ob Erwerbsarbeitende oder unbezahlt Arbeitende, für alle hier und in der Welt, für alle heute und übermorgen, für Menschen, Tiere Umwelt? Attraktive Mobilität für alle braucht einen gemeinsamen mobilisierenden Begriff, diesen gilt es im Rahmen solcher Zukunftsdiskussionen zu bestimmen und zu verbreiten.
- Zum anderen könnte eine Ideenwerkstatt zur innergewerkschaftlichen Organisationsentwicklung organisiert werden, durch die Gewerkschaften beim Thema zukunftsorientierte Mobilität eine kooperative Themenführerschaft gemeinsam mit NGOs und anderen interessierten Partnern gewinnen können. Eine Reihe GewerkschafterInnen engagiert sich seit Jahren für nachhaltige Mobilität, entwickelt Ideen und Projekte. Zu ihrer intensiven Integration in die Kernprogrammatik braucht es aber eine Institutionalisierung dieser Themen in allen Gewerkschaften.

Beide Entwicklungsaufgaben: der innergewerkschaftliche programmatische Diskurs und die Organisationsstrukturentwicklung sollten als mehrstufige Prozesse unter Einbeziehung der betrieblichen, regionalen und der internationalen Ebene konzipiert werden. Dies bedeutet, dass sich die Gewerkschaften sozialökologische Ideen für ihre ureigenen gesellschaftspolitischen Ziele nachhaltiger Mobilität nicht einfach gewerkschaftsintern gewinnen können, sondern dazu den verstetigten Austausch mit anderen Akteuren brauchen.

### 7 GEWERKSCHAFTLICHE PRAXIS: REGIONALSPEZIFISCHER "EXPERIMENTELLER ANSATZ"

Der "experimentelle Ansatz" lässt sich vorrangig auf regionaler und betrieblicher Ebene identifizieren. Wie BetriebsrätInnen und regionale Gewerkschaftsakteure, aber auch diverse ökologische Aktivisten ohne Gewerkschaftsbezug berichten, spielt er insbesondere bei der Entwicklung von Ideen für betriebliches bzw. regionales Mobilitätsmanagements eine Rolle. Die Analyse der durchgeführten Interviews belegt zudem anhand von Aktivitäten in Oberösterreich und Vorarlberg regionale Unterschiede bei der Rolle der Gewerkschaften dabei.

Der "experimentelle Ansatz" stellt sich wie der "Vernetzungsansatz" als erfahrungsgeleitetes Ergebnis der praktischen Gewerkschaftsarbeit dar, In seinem Rahmen werden sozial-ökologische Mobilitäts-lösungen praktisch ausgearbeitet, erprobt und im günstigen Fall zu umfassenden betrieblichen Konzepten des Mobilitätsmanagements fortentwickelt. Sein Ausgangspunkt liegt in jeweils konkreten betrieblichen bzw. regionalen Mobilitätsproblemen von und zur Arbeit bzw. im Verlaufe der Arbeit. Solche arbeitsbezogenen Mobilitätsprobleme betreffen beispielsweise: Das Fehlen von Angeboten des öffentlichen Verkehrs an bestimmten Standorten oder zu bestimmten Arbeitszeiten, Probleme bei der Abwicklung von Dienstreisen, Parkplatzmangel am Arbeitsort durch Betriebserweiterungen oder neue Standorte, fehlende Infrastrukturen für aktive Mobilität zum Arbeitsplatz usw.

In einer ersten Entwicklungsphase betrieblicher Beschäftigung mit Mobilitätsproblemen stehen derartige akute Einzelprobleme im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. In dieser Phase wird von einbezogenen BetriebsrätInnen häufig die Unterstützung der jeweiligen Arbeiterkammer eingeholt, wie ein Betriebsrat eines oberösterreichischen Betriebes exemplarisch formuliert.

IP10: "Mit der Arbeiterkammer arbeiten wir gut zusammen, besonders im Verkehrsaus-schuss. Man kann sich immer an [Kollegen X] dort wenden. Er kümmert sich dann." (10, 425-426)

Wenn notwendig, werden auch Kontakte zu regionalen Verkehrsbetrieben oder zu Gemeindevertretungen aufgenommen. Bei Einzelfällen betrieblicher Mobilitätsprobleme sind die BetriebsrätInnen oft die treibende Kraft für eine beschäftigtenfreundliche Lösung. Nicht selten gibt es eine Kooperation mit dem betrieblichen Management. Die regionalen Gewerkschaftsvertretungen spielen hingegen auf der betrieblichen Ebene eine untergeordnete Rolle. Dies belegt die Aussage aus dem Gespräch mit einem Vorarlberger Betriebsrat. Ähnliche Aussagen finden sich aber auch in Betrieben anderer Regionen.

IP14: "Unterstützung durch die Gewerkschaft in dieser Frage [des betrieblichen Mobilitäts-managements]? Nein, da erwarte ich mir nichts." (14, 315-316)

In einer zweiten Phase münden die unter akutem Problemdruck entwickelten betrieblichen Einzellösungen für arbeitsbezogene Mobilitätsprobleme in einigen Betrieben in der Entwicklung von umfassenden Konzepten für "betriebliches Mobilitätsmanagement". In dieser Phase werden bereits vorher vorhandene Kontakte zu regionalen Partnern stärker ausgebaut und vertieft. Es entstehen unterschiedlich komplexe Konzepte für betriebliches Mobilitätsmanagement. Solche Konzepte haben aufgrund ihres Bezuges zu den jeweiligen

betrieblichen Besonderheiten sehr verschieden Schwerpunkte, aber sie sind systematisiert und auf komplexe Nachhaltigkeitsziele ausgerichtet.

Das heißt, sie sind darauf ausgerichtet, effiziente, bedarfsgerechte und kostengünstige Lösungen für arbeitsbezogene Mobilität der betrieblichen Mitarbeiter (und teils der betrieblichen Ressourcen und Güter) zu schaffen, die gleichzeitig expliziten ökologischen Ziele, wie Umweltschutz, Klimaschutz, bzw. Ressourcenschonung implizieren. Unter "betrieblichem Mobilitätsmanagement" wird hier also nicht eine einfache Ansammlung von Erleichterungen erwerbsbezogener Mobilität verstanden, sondern eine zielgerichtete Gestaltung betrieblicher Personenflüsse (und teils von Güterflüssen), die dem Nachhaltigkeitsparadigma folgen.

Aus der Vielzahl der betrieblichen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der MitarbeiterInnen lassen sich hervorheben: Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Organisation von Betriebsbussen, betriebliche Förderung des JobTickets, Koordinierung von Schichtzeiten und Fahrplänen, Fuhrparkmanagement, Dienstreisemanagement, Parkraumbewirtschaftung, Radverkehrsförderung, Förderung von Car Sharing sowie von E-Mobilität oder von Fahrgemeinschaften. Durch diese vielfältigen Maßnahmen wird nicht nur die Mobilität der betroffenen MitarbeiterInnen verbessert. Gleichzeitig werden durch die Umsetzung alternativer Verkehrsangebote in den Belegschaften auch praktische Erfahrungen über die Tragfähigkeit von sozialen oder umweltpolitischen Argumenten für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder nichtmotorisierter Fortbewegung gesammelt. Durch das Experimentieren mit alternativen Mobilitätsmöglichkeiten werden zugleich negative Erfahrungen und Vorurteile gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln oder nichtmotorisierte Mobilität infrage gestellt und positive Erlebnisse ermöglicht. Die interviewten BetriebsrätInnen waren sich einig darin, dass MitarbeiterInnen und GewerkschafterInnen weniger durch gute Argumente als durch positive praktische Erfahrungen zu gewinnen sind, da der private Pkw immer noch die wichtigste Rolle für die täglichen Arbeitswege spielt (siehe unten). Dies verdeutlichen die Aussagen einer Betriebsrätin sowie eines Mobilitätsbeauftragten. Beide engagieren sich mit konkreten Aktionen sehr stark für den Umstieg der Beschäftigten vom Auto auf nachhaltige Verkehrsmittel:

IP30: "Die Mobilitätswoche ist schon wichtig. Wir bieten dann Informationen zum ÖV und Schnupperangebote, das bringt was. Nicht so viel reden, einfach machen. Dann merken sie schon, dass es Vorteile bringt. Das ist das wichtigste." (30, 325-328)

IP24: "Motivationsarbeit, das unterschätzt man oft, braucht sehr viel Kraft. (...) Das Feed-back haben wir uns dann wirklich geholt, weil die Aktionen gut angekommen sind. (...) Was man halt in der Phase [der Einführung neuer Mobilitätsangebote] nicht darf, ist: Mit dem Zeigefinger agieren. Sondern man muss wirklich motivieren, man muss Aktionen machen, aber das braucht Kraft und Zeit." (24, 235-241)

An der Umsetzung betrieblicher Mobilitätsmanagement-Konzepte sind in der Regel Unternehmensführung und BetriebsrätInnen gemeinsam beteiligt, aber auch hier spielen die Gewerkschaftsvertretungen kaum eine Rolle. Aus den Berichten aktiver BetriebsrätInnen lässt sich ableiten, dass aufgrund des Mangels an gewerkschaftlicher Unterstützung gute Mobilitätsideen und Konzepte weitgehend im Status von "Insellösungen" verbleiben, d.h. sie haben in einzelnen Unternehmen Erfolg, finden aber kaum Verbreitung. Daher wünschen sich aktive BetriebsrätInnen eine aktivere Beteiligung ihrer Einzelgewerkschaften, aber auch der Regionalvertreter des ÖGB, um die vorhandenen Good-Practice-Beispiele rascher zu verbreiten.

Der Status von Insellösungen erklärt sich zum anderen auch daraus, dass nicht alle Betriebsräte (und Unternehmensleitungen) an nachhaltigem Mobilitätsmanagement interessiert sind. Es gibt sehr aktive BetriebsrätInnen, an nachhaltigen Mobilitätslösungen uninteressierte sowie dem gegenüber ambivalente BetriebsrätInnen. Die Äußerungen dazu reichen von: "In den letzten Jahren haben wir schon viele Projekte umgesetzt" über: "Das ist schon ein Thema, aber dafür haben wir nicht die Ressourcen" bis zu: "Mobilität ist keine Aufgabe der Gewerkschaften".

Aufgrund der regionalen Besonderheiten der Verkehrsangebote, der betrieblichen Standorte und Gepflogenheiten, der Mobilitätserfahrungen der Beschäftigten sowie der regionalen Akteurskonstellationen im Mobili-

tätsbereich lassen sich regionale Besonderheiten in der Rolle der Gewerkschaften feststellen. Dies kann anhand der Beispiele Oberösterreich und Vorarlberg gezeigt werden.

### 7.1 Kooperationsmuster für nachhaltige Mobilität in Oberösterreich

Am Beispiel Oberösterreich lässt sich ein Kooperationsmuster bezüglich betrieblicher Mobilität erkennen, in dem die Arbeiterkammer des Landes und insbesondere der "verkehrspolitische Ausschuss" eine zentrale Rolle einnehmen. Über ihn treffen sich GewerkschafterInnen, er ist Ansprechpartner für BetriebsrätInnen bei akuten Mobilitätsproblemen. So berichtet eine MitarbeiterIn der Arbeiterkammer Oberösterreich:

IP5: "Ökologische Fragen spielen eigentlich konstant immer die gleiche Rolle. Das ist schlicht und einfach so, dass wir als Arbeiterkammer eigentlich als die wichtigste Lobby zugunsten des öffentlichen Verkehrs verstehen. Das ist auch aus ökologischen Gründen so, zugegebenermaßen ist das in der Interessenspolitik nicht das erste Kriterium, aber es ist einfach ein wichtiges Thema. Das ist aus interessenspolitischen Gründen für Pendlerinnen und Pendler wichtig, dass sie eine ordentliche Mobilität für den Weg zur Arbeit zur Verfügung haben. Und der ökologische Aspekt spielt für die AK insgesamt sicher eine größere Rolle als vor zehn Jahren. Für mich persönlich hat er immer eine ganz zentrale Rolle eingenommen, aber das würde ich jetzt einmal z.B. für das Gremium Vollversammlung nicht so sehen. Da kommt zuerst der attraktive öffentliche Verkehr aus interessenspolitischen Gründen für die Pendler und dann kommt die Ökologie. Persönlich würde ich das als gleichwertig stellen." (5, 29-40)

Dabei wird in den Gesprächen deutlich, dass die Arbeiterkammer Oberösterreich bei ihrer Öffnung für ökologische Problemstellungen sehr stark durch einige ökologisch engagierte MitarbeiterInnen und später auch durch interessierte Funktionäre beeinflusst worden ist. Durch deren Engagement ist die Arbeiterkammer Oberösterreich im Bereich öffentlicher Verkehr zeitweilig zu einem anerkannten regionalen "Themengeber" für die verkehrspolitische Entwicklung in Oberösterreich geworden. Allerdings ist diese Bedeutung als ökologischer Themengeber für nachhaltige Mobilität nach Einschätzung der interviewten GewerkschafterInnen nach einem Wechsel in den Führungspositionen der AK Oberösterreich wieder geschwunden. Dies macht deutlich, dass die enge institutionelle Anbindung von sozialökologischen Fragestellungen bei den Führungspositionen der ArbeitnehmerInnenvertretungen von zentraler Bedeutung für eine stetige Themenführerschaft in der sozialökologischen Transformation ist. Fehlt diese Anbindung auf oberster Ebene oder geht sie verloren, so verlieren auch die Ideen von MitarbeiterInnen an Einfluss.

Ein ebenfalls wichtiger Akteur für nachhaltige Mobilität ist die Landesvertretung Oberösterreich der Gewerkschaft VIDA. Es zeigt sich, dass diese Landesorganisation in enger Verbindung zum Bundesvorstand von VIDA steht und damit verkehrspolitische Themen intensiv diskutiert sowie Positionen und Maßnahmen mit entwickelt. Eine solche intensive Verbindung ist im zweiten Fallbeispiel nicht zu verzeichnen, obwohl auch dort gute regionale Ideen entwickelt werden.

Eines der vielfältigen Beispiele der Aktivitäten der VIDA-Landesorganisation Oberösterreich, hier gemeinsam mit der Landesorganisation Salzburg, ist die aktive konzeptionelle Mitarbeit an der Ausarbeitung einer Initiative für eine parlamentarische Bürgerinitiative (vgl. VIDA 2015a, Woisetschläger et al. 2015). Im Zentrum stand dabei die Forderung nach "bundesweit einheitlichen Ausschreibekriterien für Buslinien". Gefordert wurde, dass das Bestbieterprinzip bei allen Verkehrsausschreibungen im Bundesvergabegesetz verankert werden soll, um Lohn- und Sozialdumping zu verhindern. Eine entsprechende Bundesregelung wurde bereits für den Straßenbau erreicht. Bundesländer, Gemeinden und Verkehrsverbünde sollten bei Verkehrsausschreibungen dem besten Anbieter den Vorzug geben und nicht dem billigsten. In diesem Sinn hat sich VIDA mit einem offenen Brief an Landeshauptmann Pühringer gewandt, eine entsprechende Gesetzesnovelle zu unterstützen (vgl. VIDA Oberösterreich 2015). Es sollte zunächst auf Landesebene eine Regelung erreicht werden, an der sich eine bundesweit einheitliche Regelung orientiert, die die Einhaltung sozialer Standards sicherstellt (vgl. Woisetschläger et al. 2015). In den Interviews wurde gleichzeitig deutlich, dass die

politischen Rahmenbedingungen derzeit so schwierig sind, dass Rückschläge auch ungeachtet solcher Aktivitäten nicht selten sind. So konnte diese umfangreiche Initiative letztendlich die Vergabepraxis selbst in Oberösterreich nicht grundlegend beeinflussen. Auch dort werden 90 % der Vergabekriterien durch den Preis bestimmt werden. An der Aktion beteiligte GewerkschafterInnen betonten jedoch, dass sie durch derartige Niederlagen nicht abgeschreckt werden, neue Aktionen für faire Bedingungen im Verkehr zu organisieren.

In den Interviews wird weiters deutlich, dass eine gute Verankerung der verkehrspolitisch aktiven GewerkschafterInnen in den Gemeinden und Regionalvertretungen eine sehr wichtige Ressource für ihre Aktivitäten ist. Das formuliert ein oberösterreichisches VIDA-Mitglied so:

IP9: "Ich bin in einer Person in verschiedenen Bereichen tätig. Darum ist mein [Mobilitäts-konzept] ein VIDA-Konzept <u>und</u> es ist ein politisches Konzept. Weil ich Politiker bin in meiner Heimatgemeinde <u>und</u> Gewerkschaftler bin und früher Betriebsrat. (...) Unser Konzept als VIDA ist es, im öffentlichen Verkehr für Mobilität da zu sein. Der erste Schritt sind jetzt gerade die Qualitätsrichtlinien, die wir schaffen müssen. Wir verlieren Ausschreibungen um Kilometerleistungen um ein paar Cent. Wir haben jetzt wieder Kilometer als ÖBB verloren wegen drei Cent in etwa. Da müssen wir Qualitätsrichtlinien aufbauen. Auch muss man sich die Kollektivverträge anschauen. Jeder [private Anbieter] sagt natürlich, ich halte sie ein, aber wir wissen auch von den Kollegen, dass sie es nicht einhalten. Bei der ÖBB kann ich mit ruhigem Gewissen sagen als Gewerkschaftler: "Wir halten alle diese Regeln ein. Wir zahlen KV-mäßig [nach Kollektivvertrag]: das, was sich gehört. Und im Reisebussektor und im Linienbussektor geht es ja auch um Stehzeiten, um Wartezeiten der Lenker. Bei uns wird <u>alles gezahlt."</u> (9,145-157)

Auch in anderen Gewerkschaften gibt es regionale Aktivitäten für nachhaltige Arbeitsmobilität. Dies betrifft insbesondere die Betriebsratsarbeit in großen und verschiedenen mittelständischen Betrieben der Region. Hier lässt sich ein Muster traditioneller umweltfreundlicher Mobilitätsorganisation erkennen, das zum einen durch Firmenbusse und Fahrgemeinschaften gekennzeichnet ist. Nach Einschätzung der BetriebsrätInnen werden diese Angebote zwar weniger als in vergangenen Jahrzehnten angenommen und teilweise vom individuellen Auto verdrängt. Gleichwohl spielen sie nach wie vor eine Rolle und werden als eine Art Gewohnheitsrecht sowohl von den daran beteiligten Belegschaften als auch von der Unternehmensseite betrachtet. Hier zeigt sich, dass betrieblich organisierte und finanzierte Mobilitätslösungen durchaus im gegenseitigen Interesse möglich sind. Ähnliches wird auch im Baubereich berichtet, wo von den Firmen den Beschäftigten Kleinbusse zur Verfügung gestellt werden, damit sie flexibel zur und von Baustelle zu Baustelle kommen, um ihren Arbeitsaufgaben gerecht werden zu können. Auch hier zeigt sich ein historisch gewachsenes Beispiel, wie die Verantwortung für die Arbeitsmobilität der Beschäftigten gemeinsam von Betriebsseite und Beschäftigtenseite getragen wird: Die eine Seite stellt die flexiblen Verkehrsmittel, die anderen fahren sie und sich. Dass solche traditionellen geteilten Verantwortungsmuster modernisierungsfähig sind, beispielsweise in Bezug auf betriebliche Fahrradmobilität, zeigt der Bericht eines Betriebsrates und PRO-GE-Mitgliedes:

IP6: "Unsere Fabrik ist im ländlichen Gebiet, ungefähr 3 km vom Attersee entfernt, in einem Tourismusgebiet. Wir haben bis in die 1990er Jahre am Standort ungefähr 4.000 Mitarbeiter gehabt. Jetzt haben wir (...) gut 2.500 Mitarbeiter und die können den Werkszubringer nutzen. Wir haben einen Werkszubringerdienst mit Bussen organisiert, um die Mitarbeiter von den umliegenden Orten und Ortschaften zur Arbeit zu bringen. Das gibt es nicht nur in der Tagschicht, sondern wir sind ein sehr schichtintensiver Betrieb, sondern das gibt es für die einzelnen Schichten. Das ist ein Beispiel, was aber für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inzwischen eine Selbstverständlichkeit ist, weil es das schon ewig gibt. Das andere, wo man sich in den letzten Jahren auseinandergesetzt hat, war das Thema "Fahrrad". Das heißt, da haben wir insofern Anreize geschaffen, dass die Mitarbeiter wirklich das Fahrrad benützen. Wir haben überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen, (...) Und wir haben Anreize geschaffen, dass die Fahrradfahrer nicht draußen am Parkplatz stehen bleiben müssen, sondern in das Werksgelände reinfahren dürfen. Also das sind zwei konkrete Beispiele, was wir gemacht haben." (6, 262-278)

Das hier geschilderte Beispiel zeigt wie eine Reihe anderer, dass betriebliches Mobilitätsmanagement verschiedene Formen annehmen kann und dass dabei durchaus auf vorhandene Traditionen zurückgegriffen werden kann. In diesen Fällen gibt es die gemeinsame Erfahrung einer gelebten geteilten Verantwortung von Beschäftigten und Unternehmensleitung für die Gestaltung der Arbeits-wege. Große Unternehmen tun sich hier meist leichter, Ressourcen beizusteuern. Ohne eine flächendeckende Gewerkschaftsinitiative, die die Betriebsräte aller Unternehmen konzeptionell und maßnahmenorientiert unterstützt, werden sich diese Beispiele aber kaum verbreiten.

#### 7.2 Kooperationsmuster für nachhaltige Mobilität in Vorarlberg

Am Beispiel der recherchierten Aktivitäten in Vorarlberg lässt sich ein anderes Kooperationsmuster erkennen. Hier gingen nach einhelliger Einschätzung der interviewten AkteurInnen Initiativen für betriebliches Mobilitätsmanagement meist von den Unternehmensleitungen einiger großer und mittlerer Betriebe aus. Diese UnternehmerInnen verfolgen Konzepte verantwortlicher Unternehmensführung, in denen betriebliches Mobilitätsmanagement in der Regel ein Aspekt neben anderen ökologisch relevanten Aktivitäten ist. In diesem Rahmen haben sich acht Pionierunternehmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements seit 2013 im Netzwerk "Wirtschaft MOBIL" zusammengeschlossen (vgl. Wirtschaft Mobil). Sie tauschen Ideen aus, arbeiten gemeinsam an der Entwicklung neuer Instrumente zur Effektivierung von Konzepten und Maßnahmen "sanfter Mobilität" und initiieren Veranstaltungen zur Verbreitung erfolgreicher Aktivitäten. Zum Netzwerk gehören die Firmen: Julius Blum, Collini, Haberkorn, Hilti AG, Hirschmann, Illwerke-VKW, Omnicron und Zumtobel.

Die mobilitätsaktiven Unternehmen der Region arbeiten alle nicht nur mit dem Begriff der "sanften Mobilität", sie arbeiten auch auf der Basis von Konzepten für betriebliches Mobilitätsmanagement. Sie setzen jeweils eigene Schwerpunkte und arbeiten darüber hinaus in Zweijahresabschnitten an gemeinsamen Themenschwerpunkten. Im Zeitraum 2015/2016 standen folgende Schwerpunkte im Zentrum der Arbeit:

- Förderung von Fahrgemeinschaften;
- Optimierung von Poolfahrzeug-Fuhrparks;
- Förderung der Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr (vgl. Wirtschaft MOBIL).

Hier wird deutlich, dass es den Beteiligten um anspruchsvolle Managementprojekte in einem breit definierten Mobilitätsfeld geht, das vielfältige Aspekte arbeitsbezogener Mobilität berücksichtigt. Dafür liegt bereits großes Know-how vor, das über die Region hinaus Verbreitung finden sollte. Es wird ebenso deutlich, dass anders als in anderen Unternehmen nicht nur der Umstieg von der automobilen Mobilität zum öffentlichen Verkehr Beachtung findet, sondern dass der Förderung des Radverkehrs und teils auch des zu Fuß Gehens von und zur Arbeit bzw. als Supplement zum öffentlichen Verkehr große Bedeutung beigemessen wird.

Die Arbeitsorganisation des betrieblichen Mobilitätsmanagements der untersuchten Unternehmen ist betriebsintern unterschiedlich organisiert. Es gibt Betriebe, in denen entsprechende Aktivitäten durch Mobilitäts- oder Umweltbeauftragte organisiert wird, es gibt Unternehmen, in denen der Betriebsrat beteiligt ist, und es gibt ein Unternehmen, in dem ökologische Aktivitäten rein informell über sozial-ökologisch engagierte MitarbeiterInnen und die Unterstützung des Managements getragen wird.

Als Beispiel für die Organisation eines umfangreichen betrieblichen Mobilitätsmanagements auf Basis ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit von Mobilitätsbeauftragten ohne Betriebsrats- oder anderer gewerkschaftlicher Beteiligung soll ein etwas umfangreicherer Auszug aus dem Interview über die Aktivitäten einer Firma im Bereich Energietechnik stehen:

IP29: "Also bestrafen, <u>verbieten</u> funktioniert nicht bei uns. Das war vom Firmengründer vor 30 Jahren auch nie beabsichtigt. Was funktionieren soll, sind Anreize. <u>Über Anreize</u> kann man Verhalten verändern. Das ist unsere Philosophie und dementsprechend wenige Regeln gibt es bei uns. (...) Es wird nicht im Vorhinein alles gere-

gelt, weil dadurch jede Initiative verhindert wird. Deswegen ist es im Bereich Mobilität natürlich auch eine klare Sache, dass wir Anreize schaffen wollen, nicht mit dem Auto zu kommen. Es geht eigentlich darum. Es geht nicht darum, die Autofahrer in die Ecke zu stellen. Vielleicht werden dann automatisch die Autofahrer weniger. (...) Eine Voraussetzung ist natürlich Infrastruktur. Dieses Gebäude wurde hier an diesem Ort gebaut, weil es in der Nähe der Bahnhaltestelle ist. Das war ein Kriterium bei der Standortsuche. Es gibt auch keine Tiefgarage für Autos. ,Autos haben schon ein Dach' ist eines meiner Lieblingszitate. Die Fahrräder stehen im Keller, die haben kein Dach. (...) Auch jetzt, nachdem das neue Gebäude fertig ist, reicht der Platz schon wieder nicht. Da haben wir 50 Fahrräder zwischen unseren Standorten im Einsatz. Das sind so ein bis zwei Kilometer maximal zu fahren. Es gibt zwar einen Shuttle-Dienst, aber die 50 Fahrräder sind ständig im Einsatz, Firmenfahrräder. Die haben eine Firmenbeschriftung drauf: Die ganze Gegend sollte wissen, dass wir da unterwegs sind. Von der Fahrradtiefgarage geht man direkt in Dusch- und Umkleideräume, weil, sonst ist das natürlich nicht viel wert. Das gibt es auch im neuen Gebäude. Also das war ein gewisser Anreiz, die Räder zu nutzen. In Vorarlberg gibt es ja diesen Verkehrsverbund und wir haben acht übertragbare Netzkarten für die Firma angeschafft seit vielen Jahren. Die sind zunächst einmal zur beruflichen Nutzung gedacht und dann gibt es die [Firmen-] Regeln, die es praktisch für alle Arten von Betriebsmitteln gibt. Wenn die Netzkarten beruflich oder dienstlich nicht benötigt werden, können sie privat genützt werden. Das heißt, am Wochenende wird man diese Karten sehr selten finden. Die sind alle irgendwo unterwegs und meistens nicht dienstlich, aber das ist ja der Sinn des Ganzen. Wir haben auch seit zwei Jahren Jahreskarten, um ein Fahrrad im Zug mitzunehmen, weil das ist extra zu bezahlen. Das wird weniger angenommen, vielleicht ist es noch zu kurz. Was ich auch als Anreiz sehe, kein eigenes Auto zu haben, ist, das sind die gut 20 Firmenautos. Wenn sie nicht im Einsatz sind, kann man die privat buchen. Am Wochenende werden Sie hier kein [Firmen]-Auto sehen, die sind alle unterwegs. (...) Und manche, wenn sie zum Beispiel in Dornbirn wohnen, sagen: "Ich fahre 15 Minuten mit dem Zug zur Arbeit, da brauche ich kein Auto.' Und am Wochenende, wenn ich wirklich eines brauche, kann ich mir eines ausleihen. Das verzögert zumindest den Autokauf. Ob es ihn verhindert, das kommt drauf an. Mit Familie, Kindern kann es anders sein. Aber zumindest wird das Bedürfnis nach einem eigenen Auto, wenn ich in Vorarlberg wohne, nicht so ausgeprägt und das hilft sicher mit. (...) Wir haben auch seit etwa vier Jahren ein Mittagessen in der Firma. Wir haben das wieder auf unsere Weise gelöst. Also das heißt "Kitchen Team". Hier kocht ein Koch mit den Mitarbeitern für alle, die halt mitmachen. Wenn man mitmacht, dann muss man ungefähr einmal im Monat zwei Stunden außerhalb der bezahlten Arbeitszeit helfen, dann darf man das ganze Monat kostenlos mitessen. Und damit fallen einige Fahrten weg, weil, wir liegen hier für Mittagessen nicht so günstig. Da ist nicht gleich immer ein Lokal in der Nähe. (...) Da sind bis zu 250 Mitarbeiter, die so Mittag mitessen. (...) Das hat natürlich auch ein bisschen den Bedarf an Autos zur Mittagszeit reduziert. Die Mitarbeiter merken: "Da kann ich mit dem Zug zur Arbeit fahren, dann brauche ich kein Auto". (...) Unser größter Anreiz, um den uns auch viele beneiden, ist der Eco Bonus. Das ist ein System, das wir 2008 eingeführt haben. Das ist ein Onlinesystem, an dem man freiwillig teilnimmt als Mitarbeiter. Man meldet sich da an und erfasst dann wochenweise sein Mobilitätsverhalten. Zum Beispiel: "am Montag mit dem Auto gekommen", "Dienstag öffentlichem Verkehr', "Mittwoch Fahrrad' usw. Die Distanz ist festgehalten oder man kann sie fest einstellen. Als Konsequenz hat man am Montag einen ganzen Tag den Parkplatz gebraucht und die anderen vier Tage nicht. Genau da setzt jetzt unser Bonussystem ein: Ein Parkplatz, den man nicht benützt und den man oft nicht benützt, den muss man gar nicht bauen. Das ist also für die Firma ein nicht entstandener Kostenträger. Und der Aufwand des Mitarbeiters dafür ist größer, je weiter er weg wohnt. Das heißt, wir berücksichtigen, wie weit jemand anreist mit dem Verkehrsmittel oder mit dem Fahrrad und daraus ergibt sich dann ein Kilometerbonus Distanz, hin und zurück, also zweimal, plus eine Pauschale für das Freihalten des Parkplatzes, das sind in diesem Fall hier 20 km pro Tag. (...) Das heißt, das System ist auch einigermaßen fair für Kollegen, die einen unterschiedlich weiten Arbeitsweg haben. (...) Den gesammelten Bonus kann man dann eintauschen gegen Gutscheine. Das soll keine Geldverteilungsmaschine sein, sondern ein Anreizsystem für sanfte Mobilität. Die Gutscheine sind entsprechend gerichtet. Wir haben Gutscheine für Sportgeschäfte, für den Verkehrsverbund selbstverständlich. Man kann biologisches Gemüse und Obst bestellen und damit direkt bezahlen. Es gibt gesunde Schuhe, Fahrradsatteln, also in diese Richtung, alles zum Thema ,sanfte Mobilität'. ,Keine Benzingutscheine!', sage ich immer." (29, 7-99)

Die betrieblichen Akteure für die Durchsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen sind mit diversen regionalen Akteuren gut vernetzt, so mit der Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement beim Amt der Vorarlberger Landesregierung, der in vielfältiger Weise Ideen und Veranstaltungen unterstützt, mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg, der aktiv an der Effektivierung des öffentlichen Verkehrs beteiligt ist, mit einem sozial-ökologischen Betrieb, der viele Unternehmen in der Region bei der Radpflege unterstützt und damit gleichzeitig wichtige arbeitsmarktintegrative Leistungen erbringt sowie mit verschiedenen Gemeinden der Region. Das Netzwerk wird durch die Wirtschaftskammer Vorarlberg unterstützt und die Arbeiterkammer "nimmt sporadisch teil".

Eine Besonderheit der Zusammenarbeit dieser betrieblichen Mobilitätspioniere ist die enge Kooperation mit WissenschaftlerInnen eines regional ansässigen Energieinstituts. Sie inspirieren durch ihre ökologischen Forschungen nicht nur ihre PartnerInnen in den Betrieben, sondern sie greifen auch deren Ideen auf, begleiten Aktionen und treiben die Analyse voran. So entstehen immer neue Projekte zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

Man könnte annehmen, dass die Gewerkschaften in diesen erfolgreichen Kooperationszusammen-hängen nicht notwendig wären, da alles gut läuft. Wie die Erfahrungen von Betrieben und Einrichtungen der Region aber zeigen, sind auch in Vorarlberg nicht alle Unternehmensleitungen an der Verbesserung arbeitsbezogener Mobilität ihrer MitarbeiterInnen interessiert. Es gibt auch in dieser Region zahlreiche Betriebe, die sich mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr, mit mangelnder Unterstützung für RadfahrerInnen, mit Parkplatznot am Arbeitsort, mit Mobilitätsproblemen von Schichtdienstleistenden usw. auseinandersetzen müssen und deren Unternehmensleitungen diese Probleme ignorieren.

So berichtet ein Betriebsrat aus einem mittleren Betrieb über langwierige Auseinandersetzungen um die Einrichtung eines nutzerInnenfreundlichen Fahrradabstellplatzes, die schließlich gelang. Er berichtet auch über nach wie vor nicht gelöste Probleme eines Spätabendbusses, der es MitarbeiterInnen der Spätschicht ermöglichen soll, auch ohne Auto zur Schicht und nach Hause zu kommen. Er berichtet weiter, wie andere BetriebsrätInnen der Region auch, dass er von der Regionalvertretung seiner Einzelgewerkschaft bzw. vom ÖGB keine oder kaum Unterstützung für die Verbesserung arbeitsbezogener Mobilität erhält und auch wenig Hoffnung auf sie setzt. Um einen Eindruck von den sehr unterschiedlichen betrieblichen Kontexten zu erhalten, in denen sich betriebliche Akteure auch in dieser Region für mehr Chancen zu nachhaltiger Arbeitsmobilität einsetzen, folgt auch für dieses Beispiel ein längerer Auszug aus dem Interview:

IP25: Also, vom Unternehmen her ist im Moment nichts angedacht, dass man da irgendwas machen möchte [für nachhaltige arbeitsbezogenen Mobilitätschancen der Beschäftigten]. Was wir vom Betriebsrat aus jetzt heuer das erste Mal machen, das ist die Teilnahme am Fahrradwettbewerb. (...) Und wir haben heuer zum ersten Mal das Angebot einer gemeinnützigen Firma angenommen [Y]. Die bietet ein Fahrradservice an und das bezahlen wir auch aus der Betriebsratsumlage und die kommen da vor Ort, bauen ihre Servicestelle auf und da werden die Fahrräder gewartet. Wenn es große Mängel sind, muss man das dann im Fahrradfachgeschäft erledigen lassen, aber das Fahrrad wird geputzt, es wird geprüft, es wird auf Sicherheit geprüft und Kleinigkeiten machen sie selber. Offensichtlich kommt es nicht schlecht an. Wir brauchen schon einen zweiten Tag, die nehmen am Tag 30 Fahrräder. Der Tag ist voll, Ende Mai und im Juni haben wir jetzt den MitarbeiterInnen einen zweiten Tag angeboten. Das möchten wir ab nächstem Jahr früher organisieren, wenn dann die Fahrradsaison hier beginnt. (...) Also wir versuchen solche Dinge anzubieten, auch Fahrradhelmaktionen: Wenn jemand einen Fahrradhelm kaufen geht, kann er mit der Rechnung zu uns kommen. Der Mitarbeiter kriegt dann eine Förderung, also, dass man einen Teil von diesem Fahrradhelm zahlt. Mit solchen Sachen versuchen wir ein bisschen, die Leute zu motivieren mit so kleinen Zuckerl. (...) Weil wir der Meinung sind, dass es eben Sinn macht, wenn die Leute nicht nur mit ihrem Auto ständig kommen. Erstens einmal, das Verkehrsproblem wird ja nicht weniger. [Unser Betrieb] liegt eben in einem Gebiet, wo die Straßen sehr eng sind und die Parkplätze werden nicht mehr, nur die Mitarbeiter werden üblicherweise oder wahrscheinlich immer mehr. Wir beobachten auch, dass wir immer mehr Teilzeitler haben, also Frauen, die Teilzeit machen und deshalb natürlich für eine 100 % Stelle dann dementsprechend nachbesetzt wird und die Parkplatzsituation wird nicht

besser, die wird immer schlechter oder bleibt gleich. Die Parkplätze, die Größe der Parkplätze wird nicht größer, weil, wo soll man sie hier hintun und deshalb versuchen wir, möglichst viele Leute auf öffentliche Verkehrsmittel zu bringen. Also das macht aber nur der Betriebsrat. Da macht die Firma selber gar nichts, auf gut Deutsch. Denen ist das egal offensichtlich. Wir [die BetriebsrätInnen] wollen, dass möglichst viele mit dem Bus kommen oder zu Fuß kommen oder mit dem Fahrrad kommen. Und da versuchen wir halt, ein bisschen das Ganze zu sensibilisieren, ein bisschen bewusst zu machen und auch zu unterstützen mit solchen Aktionen. Man wird sich auch andere Dinge noch überlegen müssen, die attraktiver für die Leute sind, dass man irgendwie mit dem Verkehrsverbund z.B. überlegt, was können wir bei den Fahrkarten machen, also bei Blocks, Jahreskarten, können wir da was unterstützen, sollen wir da was unterstützen, wie können wir da tun. Angedacht ist auch wieder, dass wir spätestens im Herbst den Verkehrsverbund wieder ins Haus holen und wieder diese Jobtickets vergeben und solche Dinge. Das wird man auch finanzieren, aber wenn vom Unternehmen her, auch von der Firmenphilosophie, nicht wahnsinnig viel kommt und vom Betriebsrat alles selber gemacht werden muss, neben allen anderen Dingen – das ist sehr mühsam. (...) Ja, man könnte mehr tun als man derzeit tut, (...) der Arbeitgeber könnte mehr tun. (...) Man kann natürlich die Gewerkschaft ansprechen auf diese Problematik. Ich möchte jetzt nicht gleich schwarzmalen oder so, weil man das noch nie so versucht hat, aber ich erwarte mir dort nicht wahnsinnig viel Hilfe, weil die ja sagen: "Eigentlich ist es mir als Gewerkschaft egal, wie der zum Arbeiten kommt. (...) Ja, dass wir da keine Unterstützung kriegen, glaube ich. (...) Man kann es versuchen. (...) Also ich kann mir gut vorstellen, wenn das von der Zentrale ausgeht - weil die Gewerkschaft [GÖD] natürlich auch mit der Bundesarbeitskammer zusammenarbeitet - wenn diese beiden sich zusammentun, wenn das also von Wien ausgeht, und so in die Länder hinausgetragen wird sozusagen, das kann ich mir schon vorstellen. Aber bei uns jetzt momentan, wenn ich mir so die [regionale Gewerkschaftsvertretung] anschaue, kann ich mir das nicht vorstellen. Aber wenn die, wie soll ich sagen, Druck oder Ideen von der Zentrale kommen, dass alle Bundesländer oder möglichst viele Bundesländer mitmachen, dass sie halt dann so angeschoben werden, das könnte gehen. Aber von sich aus wird da nicht wahnsinnig viel kommen, nein. (...) Das ist auch dasselbe bei der Arbeiterkammer. (...) Einerseits, glaube ich, ja, ist das eine Generationenfrage, andererseits: Das Thema "Nachhaltige Mobilität" kommt immer mehr. (26, 300-314, 555-597)

An dem Zitat fällt auf, wie gering die Erwartungen an die Unterstützung durch die eigenen ArbeitnehmerInnenvertretungen sind, und dass sich dieser Betriebsrat eher aus einer gewerkschaftlich isolierten Position mit Mobilitätsproblemen der MitarbeiterInnen auseinandersetzen muss. Stattdessen hat er Kontakte zu "Koordinationsstelle für Mobilitätsmanagement" der Landesregierung, wo er auch Unterstützung erhält.

Insgesamt macht dieses Regionalbeispiel deutlich, dass sich die gewerkschaftliche Unterstützung aktiver BetriebsrätInnen im Handlungsfeld "Nachhaltige Mobilität" von vielen Aktiven als eine weitgehende Leerstelle darstellt. Es wird weiters deutlich, dass dadurch die Aktivitäten zugunsten arbeit-nehmerInnenfreundlicher Mobilitätslösungen limitiert sind und sozial-ökologisch relevante Interessen der Beschäftigten nicht hinreichend aufgegriffen werden (können). Ebenfalls wirken dadurch die durchaus vorhandenen Leistungen von Pionierunternehmen nicht bis in alle Betriebe der Region hinein.

In den Interviews auch in Oberösterreich wurde in diesem Zusammenhang deutlich gemacht, dass die Gewerkschaften gerade beim Thema "nachhaltige Mobilität" dazu herausgefordert sind, eine neue Qualität der Kooperation mit regionalen Organisationen zu entwickeln. Mobilitätsprobleme haben einen sehr starken regionalen Aspekt und sie sind weder allein auf betrieblicher noch auf nationaler Ebene zu lösen. Für die Verbreitung der beschriebenen innovativen Lösungen nachhaltiger Mobilität in vielen Unternehmen und für die stärkere Beteiligung von BetriebsrätInnen an solchen Lösungen, könnten die Landesorganisationen des ÖGB gemeinsam mit den Landesarbeiterkammern eine aktive Rolle übernehmen. Dies ist insofern von Bedeutung als es in Betrieben sowie in öffentlichen Einrichtungen durchaus Interessen gibt, zumindest Elemente eines beschäftigtenfreundlichen Mobilitätsmanagements einzuführen, sei es für Schichtarbeitende, sei es aufgrund von Parkplatz-mangel. Da es allerdings teilweise erhebliche Widerstände durch Geschäftsführungen gibt, sind BetriebsrätInnen ohne gewerkschaftliche Unterstützung aufgrund ihrer vielfältigen anderen Aufgaben oft überfordert, die Schnittstelle betrieblicher Interessen und regionaler Angebote erfolgreich zu

gestalten. Umgekehrt haben die MitarbeiterInnen in den Vorreiterunternehmen den Eindruck, dass vonseiten der Einzelgewerkschaften ebenso wie vom ÖGB keine nennenswerte Unterstützung für die Verbreitung innovativer Mobilitätskonzepte zu erwarten sei und dass sie gut im Rahmen ihrer aktuellen Vernetzung zurechtkommen. So schätzt ein VIDA-Mitglied im Gespräch die Rolle der eigenen Gewerkschaft in diesem Zusammenhang eher gering ein, während ein Mobilitätsaktivist in der Zusammenschau aller Einzelgewerkschaften zwischen der Rolle der Gewerkschaften in Privatunter-nehmen und in öffentlichen Einrichtungen differenziert:

I: "Ich habe verstanden, dass VIDA Vorarlberg aktiv mit dem Regionalmanagement der ÖBB zusammenarbeitet, um den öffentlichen Schienenverkehr im Sinne der ArbeitnehmerInnen zu gestalten, VIDA kämpft für das Bestbieterprinzip und für die Erhaltung der Buslinien. Aber wie steht es mit der Unterstützung für das "betriebliche Mobilitätsmanagement"? Das ist in Vorarlberg gut entwickelt. Hat VIDA als Gewerkschaft auch damit zu tun oder läuft das anders?"

IP12: "Also es läuft insofern, dass wir halt die Schnittstellen haben, wo wir uns einbringen könnten, aber das Große, muss ich sagen: Das Land selbst ist da Spitzenreiter." (…)

I: "Sind das [Aktivitäten für betriebliches Mobilitätsmanagement] Dinge, die vom Land initiiert werden? Spielt da die Gewerkschaft keine Rolle oder eine kleine Rolle oder?"

IP: "Wenn – dann eine kleine." (12, 434-457)

IP24: "In öffentlichen Unternehmen und in der öffentlichen Verwaltung haben Gewerkschaften schon eine gewisse Bedeutung bei verschiedenen Projekten, zum Beispiel in Dornbirn beim Projekt Rathausmobil, mit dem sie eine Parkraumbewirtschaftung für die städtischen Bediensteten eingeführt haben. Das heißt, jeder städtische Bedienstete, der mit dem Auto zur Arbeit kommt, muss eine Parkabgabe entrichten pro Tag. Das hat man im Landhaus auch schon mit zwei, drei Anläufen versucht, wurde bis jetzt immer von der Personalvertretung blockiert: "Wir unterstützen nichts, was die Bediensteten schlechter stellen könnte finanziell". (...) Und so verschiedene Dinge. Das ist leider nicht gelungen, auch im zweiten Anlauf die <u>Personalvertretung bei uns auf den Weg zu bekommen</u> – das ist für mich diese Spezialstellung der Gewerkschaften im öffentlichen Dienst, wo vielleicht eine andere Diskussion ist als bei einem Betrieb. Wenn dort eine Geschäftsführung sagt: "Ich möchte das", hat sie es wahrscheinlich leichter als wie im öffentlichen Dienst. Dort brauchten wir die Gewerkschaften als Unterstützung. (...) Aber die Unternehmen sagen: "Bei uns läuft das <u>nicht</u> über Gewerkschaften"." (24, 9-33, 717)

Beide Zitate verweisen darauf, dass die Situation auch in dieser Region in verschiedenen Betrieben und Einrichtungen sehr unterschiedlich ist und dass es in einigen Fällen durchaus einer stärkeren Unterstützung der regionalen Gewerkschaftsorganisationen bedürfte, um Widerstände für nachhaltige Mobilitätslösungen zu überwinden. Gleichzeitig wird deutlich, dass die Gewerkschaften ihrerseits auf der regionalen Ebene sehr aktive Partner für eine experimentelle Vernetzung zur Förderung betrieblicher Mobilität finden können, wenn sie sie suchen. Andernfalls ist es möglich, dass der Wandel in Richtung nachhaltiger Arbeitsmobilität an ihnen vorbeigeht und die Mobilitätsinteressen der Beschäftigten von anderen Akteuren gewissermaßen mitvertreten werden. In diesem Fall entsteht ein Bild zukunftsabgewandter ArbeitnehmerInnenvertretungen, zumindest bezogen auf räumliche Mobilität. Dieser Eindruck kann sich mit Vorbehalten mischen, dass Gewerkschaften lediglich "ihre Klientel" sichern wollen und nicht auf die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für alle ausgerichtet seien. Die österreichischen Gewerkschaften haben daher nicht nur etwas zu gewinnen, wenn sie nachhaltige Mobilität als Teil sozial-ökologischer Transformation stärker in den Fokus rücken. Sie haben ebenso etwas zu verlieren, wenn sie es nicht tun.

Welche Erkenntnisse lassen sich aus dem Vergleich der beiden Fallbeispiele Oberösterreich und Vorarlberg ziehen?

Vergleicht man die sehr unterschiedlichen Kooperationsmuster der regionalen Akteure, so ist zum einen festzuhalten, dass gerade im Mobilitätsbereich die Entwicklung neuer sozial-ökologischer Positionen der

Gewerkschaften auf regionaler Ebene an dem jeweiligen Entwicklungsstand regionaler bzw. betrieblicher Mobilitätskonzepte sowie an den jeweils unterschiedlichen Akteurskonstellationen ansetzen muss. Es gibt nicht den einen Erfolg versprechenden Weg.

Dort, wo bereits Pionierprojekte vorhanden sind, können sie sich diesen anschließen und infolge dieser neuen Kooperationsformen ein eigenes Profil bezogen auf nachhaltige Mobilität gewinnen. Dort, wo bisher noch kaum Veränderungen in Bezug auf arbeitsbezogene Mobilität im Gang sind, könnten die regionalen Gewerkschaftsvertretungen selbst sozial-ökologische Mobilitätskonzepte im Interesse ihrer Mitglieder zu ihrem Gegenstand machen und die Arbeiterkammer könnte alle an nachhaltiger Mobilität interessierten Akteure intensiv vernetzen.

Der Vergleich zeigt zum anderen, dass unabhängig von der regionalen Besonderheit die Gewerkschaft VIDA bereits speziell in der Vertretung der Verkehrsbeschäftigten sowie bei der Sicherung des öffentlichen Verkehrs und für den Erhalt öffentlicher Infrastrukturen und Angebote aktiv ist. Darüber hinaus spielen auf regionaler Ebene die österreichischen Gewerkschaften bisher eine geringe Rolle bei sozial-ökologischen Initiativen wie der Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Ein Teil der für nachhaltige Mobilität engagierten Akteure sieht sogar die Notwendigkeit nicht, dass die Gewerkschaften hier aktiver werden. Ein Teil traut den Gewerkschaften ein solches Engagement gar nicht zu und bewertet sie als konservativ und wenig innovativ. Ein anderer Teil wünscht sich hingegen eine aktive konzeptionsbildende sowie eine organisatorisch vermittelnde Rolle bei der Umsetzung sozial-ökologischer Mobilitätsinteressen von Erwerbstätigen. Das betrifft insbesondere BetriebsrätInnen, die sich in ihrem Verantwortungsbereich mit akuten ungelösten Mobilitätsproblemen ihrer Beschäftigten konfrontiert sehen.

Sollen diese Wünsche der BetriebsrätInnen nach einer aktiveren Rolle der Gewerkschaften bei der Verbreitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in Zukunft umgesetzt werden, so kann dies nur als branchenübergreifende Querschnittsaufgabe aller Gewerkschaften bearbeitet werden. Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements lassen sich kaum durch eine Einzelgewerkschaft (VIDA) allein oder parallel in allen Einzelgewerkschaften für sich verwirklichen. Vielmehr könnten regionale Lösungen, die den Beschäftigten in Unternehmen unterschiedlicher Branchen zugutekommen, durch die Regionalstellen des ÖGB forciert werden. Sie könnten die Zusammenarbeit mit den Landesarbeiterkammern, mit den BetriebsrätInnen bereits aktiver und neu interessierter Unternehmen sowie mit vielfältigen regionalen Partnern systematisch stärken. Insgesamt gilt: Ohne die aktive Beteiligung der BetriebsrätInnen bleiben gewerkschaftliche Mobilitätskonzepte abstrakt, aber ohne gewerkschaftliche Unterstützung bleiben viele Initiativen isoliert.

### 8 ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die internationalen wie die nationalen Rahmenbedingungen haben sich für Akteure, die sich für nachhaltige Mobilität engagieren teils dramatisch verändert. Zudem haben sie sich schneller verändert, als die darauf gerichteten strategischen Konzepte der österreichischen Gewerkschaften. Und diese Rahmenbedingungen sind ambivalent.

Einerseits ist der Einfluss der EU-Gesetzgebung und des globalen Wettbewerbs auf die Handlungsspielräume der Gewerkschaften gerade im Feld "Mobilität" rasant gewachsen. Das macht entsprechende neue Kompetenzen in den Gewerkschaften erforderlich. Das Tempo der Entscheidungsfindung in der Verkehrspolitik hat sich stark beschleunigt. Die Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik im Transportsektor erzeugt einen enormen Druck auf Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen, aber auch auf Umwelt und Klima. Dies verlangt nach rascher und starker Gegenwehr im Interesse aller Erwerbstätigen. Dies und der Kampf in anderen Handlungsfeldern, z.B. der Steuerreform, verschlingen einen Großteil gewerkschaftlicher Kräfte. Das bedeutet, Präferenzen müssen gesetzt, Ressourcen effektiv eingesetzt, Zeitfenster für sozial-ökologische Aktivitäten bestimmt und schlagkräftige Allianzen aufgebaut werden. Diese angespannte Situation wird von den Beteiligten nicht nur als Herausforderung, sondern teilweise auch als Einengung gewerkschaftlicher Handlungsmöglichkeiten wahrgenommen.

Andererseits öffneten sich insbesondere in den vergangenen fünf Jahren auch völlig neuen Handlungsspielräume. So entstehen insbesondere durch die Kooperation in grenz- und organisations-überschreitenden Allianzen neue programmatische und aktionsbezogene Perspektiven. Handlungs-horizonte erweitern sich beispielsweise, wenn BetriebsrätInnen in experimenteller Weise mit sozial-ökologischen Problemlagen umgehen, wenn Gewerkschaftsmitglieder stärker als in früheren Jahrzehnten für konkrete Aktionen mobilisiert werden oder wenn neue strategische Allianzen mit NGOs, Unternehmen und ihren Vertretungen, regionalen Akteuren und internationalen Gewerkschaftsorganisationen gesucht werden. Dies alles kann dazu beitragen, dass die Gewerkschaften in Bezug auf eine sozial-ökologische Transformation von Mobilität und den dafür notwendigen Verkehrssystemen stärker in die Offensive kommen.

Thematisch haben die österreichischen Gewerkschaften in den vergangenen zwei Jahrzehnten in ihrer Verkehrspolitik eine grundlegende Themenöffnung vollzogen: Weg von einer sozialen Verkehrspolitik mit dem Ziel "Autos für alle" als Ausdruck gerechter Wohlstandsverteilung hin zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel "Öffis für alle", einschließlich der Befürwortung einer Ökologisierung in diesem Feld. Gleichzeitig setzen regionale und ökologische Akteure inzwischen bereits neue Themen zu Realisierung nachhaltiger Mobilität. So sind unter den interviewten GewerkschafterInnen Radfahren zur Arbeit oder sichere und attraktive Fußwege zur Arbeit so gut wie kein Thema, während sie von anderen Organisationen in den vergangen fünf Jahren zunehmend aufgegriffen wurden. Hier haben die österreichischen Gewerkschaften einen großen Nachholbedarf. Ausnahmen bilden einige BetriebsrätInnen sowie einige Arbeiterkammern, die aber ihrerseits meist keinen Bezug ihrer Aktivitäten zur Gewerkschaftsarbeit herstellen.

Analysiert man die Grundsatzdokumente des ÖGB genauer, so konzentriert sich die aktuelle Programmatik auf eine nachhaltige gewerkschaftliche Verkehrspolitik und nicht auf die Gestaltung des Umbruchs zugunsten nachhaltiger Arbeitsmobilität. Die gewerkschaftliche Verkehrspolitik lässt sich zudem als eine spezifische Art der impliziten Umweltpolitik charakterisieren (vgl. Conca 1993). Sie erfolgt weitgehend mit sozialen Zielen, hat aber gleichzeitig in Gestalt der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und öffentlicher Infrastrukturen

positive ökologische Effekte, die wenig im öffentlichen und gewerkschaftlichen Bewusstsein verankert sind. Umgekehrt werden Aktivitäten für nachhaltige arbeitsbezogene Mobilität nicht zu den gewerkschaftlichen Kernaufgaben gezählt. Aktuell geht es also um "soziale und ökologische" Aufgaben, das heißt, um einen summarischen Ansatz. Die konkreten Wirkzusammenhänge von ökologischen Schutzmaßnahmen auf den Wohlfahrtsgewinn aller ArbeitnehmerInnen und umgekehrt von sozialem Wohlfahrtsgewinn und dessen Einfluss auf Umwelt- bzw. Klimaschutz werden bisher kaum konzeptualisiert.

Die summarische Sicht auf sozial-ökologische Aufgaben ist kein Privileg der österreichischen Gewerkschaften. Sie wird durch viele ökologische Akteure gewissermaßen gespiegelt, wenn sie ihrerseits sozial-ökologische Probleme eher unter dem Primat des Ökologischen sehen. Auch deshalb werden die durchaus vorhandenen ökologischen Effekte gewerkschaftlicher Verkehrspolitik kaum wahrgenommen. Gerade durch eine professionelle öffentliche Darstellung und Bezifferung ökologischer Effekte gewerkschaftlicher Verkehrspolitik würde daher nicht nur das gewerkschaftliche Selbstbewusstsein als sozial-ökologischer Akteur gestärkt. Dadurch wäre auch eine stärkere Anerkennung als relevanter sozial-ökologischer Akteur im Feld ökologischer Akteure zu gewinnen. Dies gilt umgekehrt auch für die sozialen Effekte ökologischer Veränderung.

Als Schlussfolgerungen lassen sich hier ableiten:

- Es braucht also eine **Perspektivenverschiebung auf beiden Seiten**. Diese wird durch kontinuierlichen Austausch und der gemeinsamen konzeptionellen Arbeit befördert.
- Es braucht die **öffentlichkeitswirksame Darstellung** auch der ökologischen Effekte gewerkschaftlicher Verkehrspolitik, um das Selbstbewusstsein als sozial-ökologisches Akteur zu stärken sowie als solcher stärker von NGOs und anderen Akteuren anerkannt zu werden.

Eine der Ursachen für die summarische Sicht der Gewerkschaften auf vorrangig soziale Kernaufgaben und ökologische Zusatzziele wurzelt in einer konzeptionellen Lücke zwischen gesamtgesellschaftlicher Daseinsvorsorge für die gesamte Bevölkerung und der branchenspezifischen Sicherung von Arbeitsplätzen speziell im Verkehrssektor. Die Zwischenebene zwischen Bevölkerung und Verkehrsbeschäftigten, also die besonderen Mobilitätsinteressen aller Erwerbstätigen aller Branchen bezogen auf eine sozial-ökologische Gestaltung ihrer Arbeitswege wird nicht explizit konzeptualisiert. So bleibt die Frage offen, wie die auf die Arbeitsmobilität bezogenen Interessen aller Mitglieder aller Einzelgewerkschaften als gemeinsames Bindeglied aufgegriffen, diskutiert und angemessen in die österreichische Gewerkschaftsprogrammatik aufgenommen werden können. Dies könnte einen wichtigen Ansatzpunkt für die Ausarbeitung einer offensiven gewerkschaftsübergreifenden sozial-ökologischen Programmatik für nachhaltige Mobilität zur und in der Arbeit sein. Dies ist keine einzelgewerkschaftliche Aufgabe, kann also nicht durch VIDA allein konzeptualisiert werden. Gleichzeitig kann sie an neue Initiativen in der praktischen Gewerkschaftsarbeit anknüpfen.

In der praktischen Gewerkschaftsarbeit gibt es bereits verschiedene Ansätze, die über eine implizite gewerkschaftliche Umweltpolitik und eine summarische Sicht hinausweisen. Sie können als Erfahrungshintergrund für die Konzeptualisierung sozial-ökologischer Transformation im Interesse aller Erwerbstätigen genutzt werden. Wie oben dargestellt, liegen insbesondere im "experimentellen An-satz" und im "Vernetzungsansatz" Potenziale für die strategische Weiterentwicklung gewerkschaftlicher Positionen zu sozial-ökologischer Mobilität und die dafür notwendigen Verkehrssysteme.

Der "experimentelle Ansatz" entwickelt sich auf der Basis konkreter betrieblicher bzw. regionaler Mobilitätsprobleme. In einer ersten Phase werden dabei zunächst situative bzw. personenbezogene betriebliche Mobilitätslösungen gesucht. Einige Betriebe entwickeln diese Aktivitäten systematisch weiter. In einer zweiten Phase werden von ihnen Konzepte für betriebliches Mobilitätsmanagement ausgearbeitet und umgesetzt. Hier sind GewerkschafterInnen verschiedener Branchen engagiert. In der Analyse zeigen sich jedoch deutliche regionale Unterschiede sowohl in den thematischen Schwerpunkten und konkreten Aktionen, als auch in der Zusammensetzung der Allianzen für betriebliches Mobilitätsmanagement.

Daraus ergibt sich die Schlussfolgerung:

■ Die in Pionierunternehmen experimentell entwickelten Mobilitätskonzepte und die dabei gemachten Erfahrungen bedürfen dringend der **systematischen Verbreitung**, wenn sie nicht im Status von Insellösungen verharren sollen. Die Regionalstellen des ÖGB sowie die Länder-Arbeiterkammern können dies aktiv unterstützen und die Beteiligung aller Einzelgewerkschaften sicherstellen.

Der "Vernetzungsansatz" ist dadurch gekennzeichnet, dass Kooperationen nicht erst auf der Basis bereits intern bestimmter gewerkschaftlicher Positionen gesucht werden. Vielmehr werden für hybride Problemlagen im Austausch mit externen Partnern gemeinsam Strategien entwickelt. Das heißt, es werden ganz bewusst Partner gesucht, die aus einer nicht-gewerkschaftlichen Perspektive Lösungsvorschläge einbringen, die es den GewerkschafterInnen erlauben, die eigene Positionierung zu nachhaltiger Mobilität und Verkehr weiterzuentwickeln und zu stärken. Von besonderer Bedeutung sind hier die Aktivitäten der Gewerkschaften im Verkehrssektor, die sich auf europäischer und nationaler Ebene gegen Privatisierung und Liberalisierung von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen richten. Dies gilt bezogen auf den damit einhergehenden Aufbau internationaler und nationaler Kooperationen sowie neuer personeller Kompetenzen für eine erfolgreiche Einflussnahme auf die verrechtlichte europäische Verkehrspolitik. Dies gilt auch bezogen auf erfolgreiche Formen der (Wieder-)Mobilisierung von Gewerkschaftsmitgliedern und regionalen Partnerschaften im Kampf für sozial-ökologische Verkehrspolitik.

Die neue Qualität der gewerkschaftlichen Vernetzung mit ökologisch engagierten Partnern zeigt sich am stärksten in der Beteiligung an der Allianz "Wege aus der Krise" sowie an den Konferenzen "Gutes leben für alle". In ihnen ist nicht nur ein kooperatives Verhältnis der gegenseitigen Wertschätzung zwischen den beteiligten unterschiedlichen Partnern entstanden. Es werden Ideen zum Zusammenhang sozialer und ökologischer Aspekte in unterschiedlichen Feldern ausgetauscht, die Partner erleben sich wechselseitig als inspirierend. Fragen nachhaltiger arbeitsbezogener Mobilität spielen dabei zwar eine Rolle, bedürfen aber dringend einer konzeptionellen Vertiefung aus gewerkschaftlicher Sicht.

Die Erfahrungen aus den neuen Formen der Vernetzungsarbeit erfordern die Bewältigung zweier gleichwertiger gewerkschaftlicher Entwicklungsaufgaben:

- Zum einen gilt es den innergewerkschaftlichen programmatischen Diskurs in Bezug auf die Begründung und Zielformulierung einer zukunftsorientierten sozial-ökologisch verträglichen Mobilitätspolitik zu forcieren. Er müsste eine Antwort auf die Frage geben: Was macht arbeitnehmerInnenfreundliche Mobilität zukunftsfähig und damit für alle attraktiv für alle Arbeitenden, ob Erwerbsarbeitende oder unbezahlt Arbeitende, für alle hier und in der Welt, für alle heute und übermorgen, für Menschen, Tiere Umwelt? Attraktive Mobilität für alle braucht einen gemeinsamen mobilisierenden Begriff, diesen gilt es im Rahmen solcher Zukunftsdiskussionen zu bestimmen und zu verbreiten.
- Zum anderen könnte eine Ideenwerkstatt zur innergewerkschaftlichen Organisationsentwicklung organisiert werden, durch die Gewerkschaften beim Thema zukunftsorientierte Mobilität eine kooperative Themenführerschaft gemeinsam mit NGOs und anderen interessierten Partnern gewinnen können. Eine Reihe GewerkschafterInnen engagiert sich seit Jahren für nachhaltige Mobilität, entwickelt Ideen und Projekte. Zu ihrer intensiven Integration in die Kernprogrammatik braucht es aber eine Institutionalisierung dieser Themen in allen Gewerkschaften.

Diese beiden Entwicklungsaufgaben: der innergewerkschaftliche programmatische Diskurs und die Organisationsstrukturentwicklung sollten als mehrstufige Prozesse unter Einbeziehung der betrieblichen, regionalen und der internationalen Ebene konzipiert werden. Dies bedeutet, dass sich die Gewerkschaften sozial-ökologische Ideen für ihre ureigenen gesellschaftspolitischen Ziele nachhaltiger Mobilität nicht einfach gewerkschaftsintern gewinnen können, sondern dazu den verstetigten Austausch mit anderen Akteuren brauchen.

In den durchgeführten Interviews mit sozial-ökologisch bewegten GewerkschafterInnen sind viele gute Ideen für zukunftsfähige Schwerpunkte gewerkschaftlicher Mobilitätspolitik und innovativer Maßnahmen vorhanden. Dazu gehören:

- **Diskursive Begriffsschärfung**: Diskussion um eine übergewerkschaftliche Definition sozialökologischer Mobilität speziell aus der ArbeitnehmerInnen-Perspektive, etwa über den Begriff der "sanften Mobilität".
- Vernetzte Kampagne für einen grundlegenden Investitionsschub in "Öffis für alle": Eine solche Kampagne hätte einen dreifachen Gewinn: Schaffung vieler hochwertiger grüner Arbeitsplätze im Verkehrs- und Bausektor (Infrastrukturbau/Dienstleistungen) + mehr Mobilitätszufriedenheit aller + Gewinn neuer Mitglieder durch das Aufnehmen bisher vernachlässigter Mobilitätsinteressen nicht nur von Frauen.
- Rasch sichtbare Erfolge gewerkschaftlicher Mobilitätspolitik: Wiederaufnahme von jährlichen regionalen Fahrplankonferenzen, die auf Ansprüche an einen arbeitnehmerfreundlichen öffentlichen Verkehr zur und in der Arbeit flexibel eingehen.
- (Re-)Ökologisierung der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit: Wiederaufnahme ökologischer Themen unter besonderer Berücksichtigung des Themas "sozial-ökologische Mobilität".
- **Gewerkschaftsjugend für das Thema gewinnen:** Unterstützung der Bildung von Lehrlingen zu nachhaltiger Mobilität sowie Entwicklung von jugendgemäßen Maßnahmen.
- Neue Mobilitätsthemen besetzen: Flächendeckende Unterstützung der Aktion "Radelt zur Arbeit" durch BetriebsrätInnen und gewerkschaftliche Regionalobleute.

Insgesamt haben sich die österreichischen Gewerkschaften im Handlungsfeld "Nachhaltige Mobilität" deutlich bewegt, aber die Herausforderungen sind noch schneller gewachsen. Das betrifft sowohl die Konzeptualisierung eines proaktiven Standpunktes für einen großen Investitionsschub "Öffis für alle", der "Nachhaltige Jobs" im Bau zukunftsfähiger öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen, einschließlich Bus-, Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen sowie einen großen Investitionsschub in "Nachhaltige Jobs" in öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, die den komplexen Anforderungen an Klima- und Ressourcenschutz, Kostenwahrheit sowie gerechten Mobilitätschancen gerecht werden. Dies bedeutet, dass die österreichischen Gewerkschaften das Thema "grundlegende Umverteilung von Verkehrsinvestitionskosten" aus dem Straßenbau in den leistbaren öffentlichen und in den nicht-motorisierten Verkehr auf die Tagesordnung setzen und intern sowie mit ihren Partnern diskutieren. Dies kann nur als mittelfristiger Prozess angelegt werden, denn es wird nicht ohne Mobilisierung von Mitgliedern und FunktionärInnen aller Einzelgewerkschaften gehen, von denen viele nicht an einen Wohlfahrtsgewinn eines solchen Strategiewandels glauben. Zwar werden Mitglieder der Gewerkschaften des Verkehrssektors davon unmittelbar an Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen gewinnen. Aber diese ist keine interne Aufgabe allein von VIDA und Younion - die Daseinsgewerkschaft. Vielmehr werden alle Erwerbstätigen und Bürger profitieren, wenn es möglich wird, arbeitsbezogene Wege mehrheitlich mit leistbaren, attraktiven, ressourcenschonenden Verkehrsmitteln statt mit dem privaten Pkw zu bewältigen. Ein grundlegender Investitionsschub in öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen wird nicht nur viele neue Arbeitsplätze, sondern auch einen neuen Wohlfahrtsschub für alle bringen. Die Auseinandersetzungen um zukunftsfähige Verkehrsbedingungen und Mobilitätsmuster sind bereits in eine neue Phase getreten. Die Gewerkschaften haben Potenzial hier eine aktive Rolle einzunehmen, sie haben aber auch etwas zu verlieren, wenn sie anderen Akteuren das Feld überlassen.

### 9 LITERATURLISTE

- ABA. "Österreich-Autoland mit hoher Standortqualität. Internationale Konzerne nutzen die zentrale Lage, Know-how und Infrastruktur." 2015. <a href="http://investinaustria.at/de/infomaterial/factsheets/automotive.pdf">http://investinaustria.at/de/infomaterial/factsheets/automotive.pdf</a> (11.3.2016).
- AK Oberösterreich. "Zukunftsforum 'Mobilität' der Arbeiterkammer Oberösterreich." 2012.

  <a href="https://ooe.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaftspolitikundeu/zukunftsforum\_fortschritt\_sozial\_oekologisch/Zukunftsforum\_Mobilitaet.html">https://ooe.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaftspolitikundeu/zukunftsforum\_fortschritt\_sozial\_oekologisch/Zukunftsforum\_Mobilitaet.html</a> (10.11.2015).
- AK Oberösterreich. "AK unterstützt Radeln zur Arbeit." 2016.

  <a href="https://ooe.arbeiterkammer.at/service/presse/presseaussendungen/Oberoesterreich radelt zur Arbeit.html">https://ooe.arbeiterkammer.at/service/presse/presseaussendungen/Oberoesterreich radelt zur Arbeit.html</a> (22.03.2016).
- AK Steiermark. "Verkehrplus." *Befragung zum Jobticket in steirischen Unternehmen*. Endbericht. Im Auftrag der AK Steiermark. Graz, 2013.
- AK Wien, GdG, Österreichischer Städtebund, VÖWG und VIDA (Hrsg.). "Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs." *Verkehr und Infrastruktur 50*. AK Wien, 2009. https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC10910227/1/LOG\_0003/ (29.11.2016).
- AK Wien. "Wien wächst Verkehr. Höchste Eisenbahn für gemeinsame Verkehrspolitik über Ländergrenzen hinweg." 2015.

  <a href="http://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/verkehr/Wien\_waechst\_Verkehr.html">http://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/verkehr/Wien\_waechst\_Verkehr.html</a> (12.11.2016).
- AK Wien. "Verkehr Fair." 2016. <a href="https://wien.arbeiterkammer.at/service/presse/Verkehr\_Fair.html">https://wien.arbeiterkammer.at/service/presse/Verkehr\_Fair.html</a> (02.11.2016).
- AK, VÖWG, Österreichischer Städtebund, VIDA, GdG. "Ablehnung weiterer Liberalisierung im Eisenbahnverkehr (4. Eisenbahnpaket)." Gemeinsamer Brief an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, 2012.
- Altenburg, Sven, Gaffron, Philine, Gertz, Carsten. "Teilhabe zu ermöglichen, bedeutet Mobilität zu ermöglichen." Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009.
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten. *Verkehrsbericht* 2013. 2013. https://www.vorarlberg.at/pdf/verkehrsbericht2013.pdf (03.12.2015).
- Attac Österreich. http://www.attac.at/ (02.03.2016).
- Attac Österreich. "Erfolgreicher Gegengipfel in Salzburg." 01.07.2001. <a href="http://www.attac.at/presse/suche-und-archiv/aussendungen-bis-2012/2001/01072001-erfolgreicher-gegengipfel-in-salzburg.html">http://www.attac.at/presse/suche-und-archiv/aussendungen-bis-2012/2001/01072001-erfolgreicher-gegengipfel-in-salzburg.html</a> (2.12.2016).

- Attac und Alternatiba. "System Change, not Climate Change! 12 Schritte gegen Klimawandel und für Klimagerechtigkeit." *Positionspapier.* 2015. <a href="http://systemchange-not-climatechange.at/positionspapier/">http://systemchange-not-climatechange.at/positionspapier/</a> (08.12.2016).
- Barth, Thomas; Jochum, Georg; Littig, Beate (Hrsg.). "Nachhaltige Arbeit, Soziologische Beiträge zur Neubestimmung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse." *International Labour Studies Internationale Arbeitsstudien (13)*. Campus: Frankfurt am Main, 2016.
- Bartenstein, Martin. "ÖVP steht für Wahlfreiheit der Verkehrsmittel. Neu geschaffene Begegnungszone setzt auf Gleichbehandlung auf Augenhöhe!" 2013.

  <a href="http://www.ots.at/presseaussendung/OTS">http://www.ots.at/presseaussendung/OTS</a> 20130131 OTS0202/bartenstein-oevp-steht-fuerwahlfreiheit-der-verkehrsmittel (06.11.2015).
- Bauhardt, Christina. "Nachhaltigkeit und Mobilität aus Geschlechterperspektive: Internationale Umweltpolitik und die Verkehrsplanung in Deutschland." *Grüne Reihe*, Fachgebiet Verkehrswesen, Fachgebiet der Universität Kaiserslautern, Nr. 48, 2001.
- Bergmann, Nadja; Danzer, Lisa; Schmatz, Susanne. "Vereinbarkeit von Beruf und Kinderbetreuung betriebliche Rahmenbedingungen aus Sicht berufstätiger Eltern." 2014.

  <a href="http://www.lrsocialresearch.at/files/Vereinbarkeit\_Beruf\_und\_Familie\_EB\_2014\_L&R.pdf">http://www.lrsocialresearch.at/files/Vereinbarkeit\_Beruf\_und\_Familie\_EB\_2014\_L&R.pdf</a>
  (0.1.06.2015).
- Bike2work Homepage, http://www.bike2work-project.eu/en/Partners/Overview/ (06.05.2015).
- Bliem, Markus; Friedl, Beate; Balabanov, Todor; Zilinska, Irina. "Energie [R]evolution Österreich 2050." Studie im Auftrag von EVN, Greenpeace Zentral- und Osteuropa und Gewerkschaft VIDA, 2011. <a href="https://www.evn.at/CMSPages/GetFile.aspx?guid=25a2f8ba-43b1-4889-a6d7-f2feeb1a0e2e">https://www.evn.at/CMSPages/GetFile.aspx?guid=25a2f8ba-43b1-4889-a6d7-f2feeb1a0e2e</a> (13.04.2016).
- BMLFUW. "Umweltförderungen" 2016. <a href="https://www.umweltfoerderung.at/alle-foerderungen.html#verkehr">https://www.umweltfoerderung.at/alle-foerderungen.html#verkehr</a> (21.11.2016).
- BMVIT. "Gesamtverkehrsplan für Österreich." 2012. http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp\_gesamt.pdf.
- BMVIT. "Mobilität der Zukunft." 2013.

  <a href="https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/innovation/mobilitaet/downloads/programmbroschuere">https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/innovation/mobilitaet/downloads/programmbroschuere</a>
  \_mobilitaet\_der\_zukunft.pdf (14.02.2014).
- BMVIT. "FTI-politische Roadmap zur Ausrichtung der FTI Maßnahmen 'Mobilität der Zukunft' im Themenfeld 'Personenmobilität innovativ gestalten'." 2014.

  <a href="https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/roadmap\_personenmobilitaet.pdf">https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/roadmap\_personenmobilitaet.pdf</a> (12.10.2015).
- BMVIT. "Automatisiert Vernetzt Mobil." *Aktionsplan Automatisiertes Fahren*, 2016. <a href="https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/automatisiert.pdf">https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/automatisiert.pdf</a> (25.11.2016).
- BMVIT, Herry Consult GmbH, Herry, Sedlacek, Steinacher, Wasner. "ways2go in Zahlen." Mobilitätsforschungserkenntnisse und -ergebnisse aus ausgewählten ways2go-Forschungsprojekten (Zahlen-, Daten- und Faktensammlung), Wien, 2012.

  <a href="https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/ways2go\_gesamtbericht\_web.pdf">https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/ways2go\_gesamtbericht\_web.pdf</a> (08.12.2016).

- BMVIT, ÖBB, ASFINAG, SCHiG. "Verkehrsprognose Österreich 2025+." 2009.

  <a href="https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose\_2025/download/vpoe25\_kap4.pdf">https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose\_2025/download/vpoe25\_kap4.pdf</a>
  (29.11.2016).
- Bonß, Wolfgang und Stefan, Kesselring. "Mobilität und Moderne, Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs." *Erziehung und Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft.* Frankfurt am Main: Campus, 1999, S. 39–66.
- Brand, Ulrich. "Transition und Transformation" In: Brie, Michael und Candeias, Mario (Hrsg.), *Transformation im Kapitalismus und darüber hinaus*. Beiträge zur ersten Transformationskonferenz des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung. RLS Berlin, 2012. <a href="http://www.academia.edu/15173744/Transition\_und\_Transformation\_Sozial-%C3%B6kologische\_Perspektiven">http://www.academia.edu/15173744/Transition\_und\_Transformation\_Sozial-%C3%B6kologische\_Perspektiven</a> (07.03.2017).
- Brand, Ulrich. "How to get out of the multiple crisis? Towards a critical theory of social-ecological transformation." *Environmental Values*, 2016, Vol. 25(5), S. 503–525.
- Brand, Ulrich; Eichmann, Hubert; Littig, Beate; Neißl, Lukas; Niedermoser, Kathrin; Segert, Astrid; Stagl, Sigrid; Soder, Michael; Theine Hendrik. "The Role of Trade Unions and Workers' Interests in the Social- Ecological Transformation towards a Climate-Friendly Society. The Case of Austria" *Final Report to the Climate- and Energy Fund.* 2016. Universität Wien.
- Brand, Ulrich und Wissen, Markus. "Die Regulation der ökologischen Krise." Österreichische Zeitschrift für Soziologie 36.2, 2011a, S.12–34.
- Brand, Ulrich und Wissen, Markus. "Sozial-ökologische Krise und imperiale Lebensweise. Zu Krise und Kontinuität kapitalistischer Naturverhältnisse." In: Demirovic, Alex et al. (Hrsg.), *Vielfach-Krise. Im finanzmarktdominierten Kapitalismus*. Hamburg, 2011b, S. 78–93.
- Brand, Ulrich und Wissen, Markus. "Ökologische Modernisierung zu Beginn des 21. Jahrhunderts: Green Economy und Konturen eines grünen Kapitalismus." In: Bemmann, Martin, Metzger, Birgit. von Detten, Roderich. (Hrsg.), Ökologische Modernisierung. Zur Geschichte und Gegenwart eines Konzepts in Umweltpolitik und Sozialwissenschaft, 2014, S. 135–159.
- Brandt, Cornelia (Hrsg.). "Mobile Arbeit–Gute Arbeit? Arbeitsqualität und Gestaltungsansätze bei mobiler Arbeit." ver.di-Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft: Berlin, 2010.
- Brezina, Tadej; Hader, Thomas; Eder Evelyn. "Pendeln in der Ostregion Potenziale für die Bahn." Verkehr und Infrastruktur 56. AK Wien, 2015.

  <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_56.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_56.pdf</a> (29.11.2016)
- Brie, Michael und Candeias, Mario (Hrsg.). "Transformation im Kapitalismus und darüber hinaus.". Beiträge zur ersten Transformationskonferenz des Instituts für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung. RLS Berlin, 2012.
- Buhr, Regina. "Das Auto: ein Mittel zur Erleichterung der Haushaltsführung?", In: Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. VS Verlag für Sozialwissenschaften, 1999, S. 155–173.
- Bullinger, Hans-Jörg und Rolf, Ilg. "Zukunft der Arbeit Leben und Arbeiten in einer vernetzten, mobilen Welt." *Wirtschaftsinformatik*, Bd. I., Physica-Verlag HD, 2003, S. 1–7.
- BUND. http://www.bund.net.
- Conca, Ken. "Environmental Change and the Deep Structure of World Politics." In: Ronnie D. Lipschutz; Ken Conca (Hrsg.), *The State and Social Power in Global Environmental Politics*. Columbia University Press: New York, 1993, S. 306–326.

- Conca, Ken. "Managers of Global Change: The Influence of International Environmental Bureaucracies (review)." *Global Environmental Politics*, 10.4, 2010, S. 129–131.
- Da Costa, M. L. "The CUT's Struggle for Gender Equality: The Campaign for Equality of Opportunities in Life, in Work and in the Labor Movement." *Global Labour Journal*, 6(3), 2015, S. 302–313.
- Dangschat, Jens S. und Segert, Astrid. "Nachhaltige Alltagsmobilität soziale Ungleichheiten und Milieus", Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 36(2), 2011, S. 55–73.
- Daubitz, Stephan. "Mobilität und Armut–Die soziale Frage im Verkehr." *Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften*, 2011, S. 181–193.
- Deffner, Jutta und Konrad Götz. "Mobilitätsstile: Ein sozial-ökologisches Forschungskonzept und seine planerischen Bezüge." In: T. Bracher; H. Holzapfel; F. Kiepe (Hrsg.), *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Hüthig: Heidelberg. 2007.
- Delatte, D. I. A.; Kettner, S.; Schenk, D. I. E.; Schuppan, D. S. J.; Goldmann, D.; Schwadtke, M.; Wendt, R. "Multimodale Mobilität ohne eigenes Auto im urbanen Raum." 2014.
- Ducki, Antje. "Arbeitsbedingte Mobilität und Gesundheit. Überall dabei Nirgendwo daheim." In: B. Badura; H. Schröder; J. Klose, K. Macco (Hrsg.), *Fehlzeiten-Report 2009*. Springer: Heidelberg, 2010, S. 61–70. <a href="http://www.dguv-forum.de/files/594/12-36-068\_DGUV\_Forum\_12\_12\_SCREEN.pdf">http://www.dguv-forum.de/files/594/12-36-068\_DGUV\_Forum\_12\_12\_SCREEN.pdf</a> (20.10.2015).
- Eichmann, Hubert und Nocker, Matthias. "Die Zukunft der Beschäftigung in Wien. Trendanalysen auf Branchene." FORBA-Forschungsbericht 5, 2015.

  <a href="https://www.wien.gv.at/wirtschaft/standort/pdf/beschaeftigung-trendanalysen-branchen.pdf">https://www.wien.gv.at/wirtschaft/standort/pdf/beschaeftigung-trendanalysen-branchen.pdf</a>.
- European Commission (EC). "Roadmap to a Single European Transport Area Towards a competitive and resource efficient transport system." WHITE PAPER. COM (2011) 144 final, Brussels, 28.3.2011. <a href="http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN">http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN</a> (04.12.2015).
- Eckhardt, Carl Friedrich. "Marktchancen innovativer Verkehrsangebote im Personenverkehr von Ballungsräumen." Öffentlicher Personennahverkehr. Springer: Berlin, Heidelberg, 2006, S. 91–111.
- ETF. "Fairer Verkehrt Europa. ETF-Vision für die Zukunft des europäischen Verkehrs." *Visionspapier*, Juli 2015.

  <a href="http://www.fairtransporteurope.eu/application/files/8714/6417/3118/ETF\_Vision\_Paper\_Fair\_Transport\_Paper\_Paper\_P
- Forba. VIDA, Younion die Daseinsgewerkschaft, AK Wien, "Grenzenlose Mobilität Grenzenlose Ausbeutung Arbeitsbedingungen in Europas Transportwirtschaft." AK Wien, 2016.

  <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Grenzenlose\_Mobilitaet\_--Grenzenlose\_Ausbeutung\_--Studie\_2016.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Grenzenlose\_Mobilitaet\_--Grenzenlose\_Ausbeutung\_--Studie\_2016.pdf</a> (02.09.2016).
- Forba. "Liberalisierung in Europa: Schienenverkehr im Fokus." Trendreport, Bd. 2, 2015.
- Frontera, Angel Cebollada. "Impetus and Resistance to Changing Work-Related Mobility Patterns in Catalonia: The Role of the Social Actors and Participation." *Urbani izziv*, Vol. 23(2), 2012, S. 117–126.
- Funk, Walter. "Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens." *Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* 5, 2008.

- Gewerkschaft Bau-Holz (GBH). "Wirtschaft gesund sparen ist unmöglich! Jetzt für unsere Kinder investieren!" 2010. <a href="http://www.bau-holz.at/servlet/ContentServer?pagename=D01/Page/Index&n=D01\_1.2.a&cid=1288692057310">http://www.bau-holz.at/servlet/ContentServer?pagename=D01/Page/Index&n=D01\_1.2.a&cid=1288692057310</a> (10.11.2016).
- Gewerkschaft Bau-Holz (GBH). "Daten und Fakten zu Erfolgsmodellen der GBH-Initiative". Umwelt und Bauen, 10-12/2016, 6-7, 2016.
  - http://www.bau-holz.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-dispositi-
  - $\underline{on\&blobheadervalue1=application\%2Fpdf\&blobheadervalue2=inline\%3B+filename\%3D\%22Bau-Holz\_10-$
  - 12%252F2016 hier downloaden%2521.pdf%22&blobkey=id&root=D01&blobnocache=false&blobtable=Dokument&blobwhere=1479577523487 (10.11.2016)
- Geerken, Theo, An Vercalsteren, Mads Borup. "Review of the mobility domain." System Innovation for Sustainability 2: Case Studies in sustainable Consumption and Production-Mobility, 2009, S. 6–27.
- Gereluk, Winston; Royer, Lucian. "Sustainabel Development of Global Economy: A Trade Union Perspective." *International Labour Office*, Geneva, 2001, S. 1–23.
- Greenpeace. <a href="http://www.greenpeace.org/austria/de/">http://www.greenpeace.org/austria/de/</a> (08.09.2016).
- Greenpeace. "Fossil des Tages." Österreich erhält Klima-Negativpreis nach Greenpeace-Nominierung, 2016. http://www.greenpeace.org/austria/de/presse/presseaussendungen/Fossil-des-Tages---Osterreich-erhalt-Klima-Negativpreis-nach-Greenpeace-Nominierung/ (07.03.2017).
- Greil, Franz (Hrsg.). "LKW-Maut für die Umwelt? Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand." Tagungsband, *Verkehr und Infrastruktur* 35, AK Wien, 2009. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr und Infrastruktur 35.pdf. (08.09.2016).
- Greil, Franz (Hrsg.). "Die LKW-Maut als Öko-Steuer. Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband." *Verkehr und Infrastruktur* 45, AK Wien, 2012. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_45.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_45.pdf</a> (20.06.2016).
- Gutes Leben für alle. 2016. <a href="http://guteslebenfueralle.org/de/">http://guteslebenfueralle.org/de/</a> (09.12.2016).
- Hader, Thomas. "Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können." *Verkehr und Infrastruktur* 25, AK Wien, 2005. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_25.pdf (20.06.2016).
- Hader, Thomas "Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse Auswertung der Online-Umfrage "Pendler/in am Wort" Teil 2. *Verkehr und Infrastruktur* 39, Wien AK, 2009. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_39.pdf (20.04.2016).
- Hader, Thomas. "PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion. Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010." *Verkehr und Infrastruktur* 41, AK Wien, 2010. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_41.pdf (20.06.2016).
- Hader, Thomas. "Arbeitswege im Rückspiegel. Ein Blick nach vorne." Wirtschaft & Umwelt Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit, AK Umwelt, 2015. <a href="http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?issue=2015-03">http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?issue=2015-03</a> (2.11.2015).
- Haller, Reinhard. "Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen." TU-Wien Diplomarbeit, 2005. <a href="http://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2005/AC04459936.pdf">http://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2005/AC04459936.pdf</a>.

- Hendrikson, Lars. "Can Autoworkers safe the climate?" *Jacobin*, 2015.

  <a href="https://www.jacobinmag.com/2015/10/cars-jobs-climate-change-auto-industry-ford-gm-lucas-aerospace-alternative-production/">https://www.jacobinmag.com/2015/10/cars-jobs-climate-change-auto-industry-ford-gm-lucas-aerospace-alternative-production/</a> (15.12.2015).
- Herry, Max und Sedlacek, Norbert. "Modal Split im Güterverkehr", *Verkehr und Infrastruktur 52*. AK Wien, 2014. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_52\_neu.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_52\_neu.pdf</a> (29.11.2016).
- Hess, Klaus. "Mobile Arbeit: Erfahrungen, Anforderungen und Gestaltungsbedingungen für die Interessenvertretung." *Gute Arbeit*, 4, 2007, S. 17–18.
- Högelsberger, Heinz. "Gratis-Bahn für alle. Vorwärtsstrategie statt Kaputtsparen als Antwort auf das ÖBB-Rekorddefizit." *Zukunft Ennstal, ARGE, Intermodale Verkehrsplanung*, 2009. <a href="http://www.zukunft-ennstal.at/gratis-bahn.php">http://www.zukunft-ennstal.at/gratis-bahn.php</a> (15.12.2015).
- Högelsberger, Heinz. "Warum Sparen bei den Öffis teuer kommt." 2010.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_16.2.3.a&cid=128170">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_16.2.3.a&cid=128170</a>
  2385064 (15.12.2015).
- Högelsberger, Heinz. "Pendlerpauschale Neu: Einige Verbesserungen am schlechten System. Die meisten Pendler sind mit dem Auto unterwegs." *Regionale Schienen*. Die Salzburger Fachzeitschrift für Personen- und Güterverkehr. 2013. <a href="http://www.regionale-schienen.at/0\_thema\_201304.asp?mid=23">http://www.regionale-schienen.at/0\_thema\_201304.asp?mid=23</a> (15.12.2015).
- Högelsberger, Heinz. "Wer zahlt? Wer schafft an? Finanzströme ineffizient und ineffizient." 2014a. <a href="http://bvs.probahn.at/files/pa/beilagen/545.pdf">http://bvs.probahn.at/files/pa/beilagen/545.pdf</a> (15.12.2015).
- Högelsberger, Heinz. "Ruinöser Wettbewerb im Busverkehr." 2014b. <a href="http://blog.arbeit-wirtschaft.at/ruinoeser-wettbewerb-im-busverkehr/">http://blog.arbeit-wirtschaft.at/ruinoeser-wettbewerb-im-busverkehr/</a> (15.12.2015).
- Högelsberger, Heinz. "Der Verkehrsbereich Achillesferse von Österreichs Klimaschutzpolitik." 2015. http://blog.arbeit-wirtschaft.at/ (18.12.2015).
- Industriellenvereinigung (IV). "DER ÖKONOMISCHE FUSSABDRUCK DES SYSTEMS BAHN. Leistung auf Schiene Standort und Gesellschaft in Bewegung." 2013. <a href="https://www.iv-net.at/media/filer\_public/f3/ea/f3ea45bb-3933-406a-8be8-3c471abb8ce5/file\_607.pdf">https://www.iv-net.at/media/filer\_public/f3/ea/f3ea45bb-3933-406a-8be8-3c471abb8ce5/file\_607.pdf</a> (29.11.2016).
- Jochem, Patrick und Schippl, Jens. B. "Mobility 2.0: Antriebskonzepte im Zusammenspiel mit multimodaler Mobilität." In: P. Jochem (Hrsg.), *Alternative Antriebskonzepte bei sich wandelnden Mobilitätsstilen*: Tagungsbeiträge der Konferenz vom 8./9. März 2012. KIT Scientific Publishing: Karlsruhe, 2014, S. 165–183, 8.
- Jonas, Michael. "Transition or Transformation? A Plea for the Praxeological Approach of Radical Societal Change." In: Michael Jonas, Beate Littig (Hrsg.) Praxeological Political Analysis. Routledge: London, 2017, S. 116–133.
- Kandola, Pearn. "A Study: Understanding and Managing the Mobile Workforce *Online manuscript*." CISCO, 2007. <a href="https://newsroom.cisco.com/dlls/2007/eKits/MobileWorkforce\_071807.pdf">https://newsroom.cisco.com/dlls/2007/eKits/MobileWorkforce\_071807.pdf</a> (08.12.2016)
- Kaske, Rudi und Hebenstreit, Roman. "Bestbieterprinzip: Jetzt die Chance nutzen, mehr faire Jobs über öffentliche Aufträge zu sichern." 2015.

  <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/pk20150716\_08\_Vergaberechtsnovelle\_Bestbieter.docx.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/pk20150716\_08\_Vergaberechtsnovelle\_Bestbieter.docx.pdf</a> (07.03.2017).
- Kaufmann, Vincent. "Re-thinking mobility." Contemporary sociology, Ashgate, 2002.

- Kerschbaumsteiner, Julia; Högelsberger, Heinz. "Ein anderes Budget. " Gastkommentar: Verkehrsinfrastruktur, thermische Sanierung, Kinderbetreuung Zukunftsinvestitionen gegen die Arbeitslosigkeit, *Wiener Zeitung*, 2014. <a href="http://www.wienerzeitung.at/meinungen/gastkommentare/626137\_Ein-anderes-Budget.html">http://www.wienerzeitung.at/meinungen/gastkommentare/626137\_Ein-anderes-Budget.html</a> (15.12.2015).
- Kesselring, Sven und Vogl, Gerlinde. "Betriebliche Mobilitätsregime: die sozialen Kosten mobiler Arbeit." edition sigma: Berlin, 2010.
- KLIEN. "Klima- und Energiefonds. E-Mobilitäts-Forschung." 2014.

  <a href="https://www.klimafonds.gv.at/presse/presseinformationen/2014/bmvit-klimafonds-8-millionen-fuer-die-e-mobilitaets-forschung/">https://www.klimafonds.gv.at/presse/presseinformationen/2014/bmvit-klimafonds-8-millionen-fuer-die-e-mobilitaets-forschung/</a> (03.10.2015)
- Kronister, Thomas und Feuchtl Silvia. "Analyse Pendeln in NÖ Zahlen und Fakten 2014." AK Niederösterreich, 2015. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/noe/pdfs/Pendleranalyse\_2014.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/noe/pdfs/Pendleranalyse\_2014.pdf</a> (10.01.2016)
- Lehner, Rudi. "Projekt 'Fortschritt sozial-ökologisch gestalten' Resümee AKOÖ-Zukunftsforum 'Mobilität'."
  2012.

  <a href="http://media.arbeiterkammer.at/ooe/interessenpolitik/europaeische\_union/Zukunftsforum\_Mobilitaet.p">http://media.arbeiterkammer.at/ooe/interessenpolitik/europaeische\_union/Zukunftsforum\_Mobilitaet.p</a>
  <a href="mailto:df">df</a> (09.10.2014).
- Leitner, Andrea; Littig, Beate; Wroblewski Angela. "Green Jobs. Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale." AK Wien, Informationen zur Umweltpolitik, 186. 2012. https://media.arbeiterkammer.at/wien/lzUmweltpolitik\_Ausgabe\_186.pdf (15.02.2016).
- Leodolter, Sylvia. "Öffentlicher Verkehr Österreich braucht mehr!" Leitgedanken zur Veranstaltung. Vortrag im Tagungsband: Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich. 2013, S. 9–26.

  https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_49.pdf (12.12.2015).
- Leodolter, Sylvia. "Investitionen in den Öffentlichen Verkehr als Element einer sozial-ökologischen Erneuerung." blog.arbeit-wirtschaft.at, AK Wien. 2016. <a href="http://blog.arbeit-wirtschaft.at/investitionen-in-den-oeffentlichen-verkehr-als-element-einer-sozial-oekologischen-erneuerung/#more-15230">http://blog.arbeit-wirtschaft.at/investitionen-in-den-oeffentlichen-verkehr-als-element-einer-sozial-oekologischen-erneuerung/#more-15230</a> (03.11.2016)
- Leodolter, Sylvia; Wixforth, Susanne. "Öffentlicher Nahverkehr: Ein Widerspruch zu den EU-Wettbewerbsregeln?" blog.arbeit-wirtschaft.at. AK Wien, 2016. http://blog.arbeit-wirtschaft.at/oeffentlichernahverkehr\_vs\_wettbewerbsregeln/ (20.06.2016)
- Littig, Beate. "Von Rio 1992 zu 'Rio+20'. Arbeit im Kontext der aktuellen Nachhaltigkeitsdiskussion." *Wiso-Mitteilungen*, 104, 2012, S. 1–9.
- Littig, Beate. "Green Economy, Green Jobs und Frauen? Geschlechterpolitische Überlegungen zum aktuellen Nachhaltigkeitsdiskurs." In: Erna Appelt, Brigitte Aulenbacher, Angelika Wetterer (Hrsg.), *Gesellschaft. Feministische Krisendiagnosen*, Münster, 2013, S. 60–79.
- Lundström, Ragnar; Räthzel, Nora; Uzzell, David. "Disconnected spaces: introducing environmental perspectives into the trade union agenda top-down and bottom-up." *Environmental Sociology*: 1.3, 2015, S. 166–176.
- Maertens, Sven. "Buslinienfernverkehr in Deutschland—effiziente Ausgestaltung einer Liberalisierung." Wirtschaftsdienst 92.8, 2012. S. 554–562.
- Maertins, Christian. "Die intermodalen Dienste der Bahn: mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen." WZB Discussion Paper, SP III 2006-101.
- Mucha, Elena und Sommer, Carsten. "Integration neuer Angebote in den klassischen ÖPNV." *Nahverkehrs-Tage 2013: Neue Konzepte für Stadt und Land*, 24. Jg. 2014.

- Naderer, Ruth, BRANCHEN.REPORT. Eisenbahnunternehmen. AK Wien, o.J.

  <a href="http://www.vida.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22BRANCHEN.REPORT\_Eisenbahnunternehmen. Ruth\_Naderer
  %252C\_Arbeiterkammer\_Wien.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobheadervalue2=inline%3B42613009922&ssbinary=true&site=S03.</a>
- Narberhaus, Michael. "Effektive Strategien für zivilgesellschaftliche Organisationen zur Großen Transformation." *Neue Soziale Bewegungen* 25.1, 2012, S. 65–70.
- Nobis, Claudia. "Multimodality: facets and causes of sustainable mobility behavior." In: Transportation Research Record: *Journal of the Transportation Research Board*. 2010, S. 35–44.
- ÖGB Europabüro. "Mitteilungen der Kommission "Für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie." Österreichischer Gewerkschaftsbund Positionspapier, COM (2014) 14 final. <a href="http://www.oegb-eu.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-type&blobhe

dispositi-

on&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22%25D6 GB-

Stellungnah-

me.pdf%22&blobkey=id&root=S05&blobnocache=false&blobtable=Dokument&blobwhere=13952273 18004 (15.12.2015)

ÖGB. "ÖGB Grundsatzprogramm des ÖGB 2013-2018." 2013.

http://www.oegb.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22Das\_%25C3%2596GB-

Grundsatzprogramm%252C\_2013\_bis\_2018.pdf

 $\underline{\%22\&blobkey=id\&blobnocache=false\&blobtable=MungoBlobs\&blobwhere=1342590610311\&ssbinar}\\ \underline{y=true\&site=S06}$ 

- ÖGB, VIDA, GPF, GPA DJP, ETF. "Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt." Tagungsband. *Verkehr und Infrastruktur* 33, AK Wien, 2007.

  https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_33.pdf.
- ÖIR. "LKW-Roadpricing Trends und Ausbaumöglichkeiten." *Verkehr und Infrastruktur* 30, AK Wien, 2007. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_30.pdf (29.11.2016).
- OÖ. Rl/wi. "Ergänzung zur Presseunterlage vom 24.4.1996." *Umschwung in Verkehrspolitik* Österreich radelt zur Arbeit. http://www.radeltzurarbeit.at/ (09.10.2014).
- Prenner, Peter (Hrsg.). "Kommunaler Ausverkauf. Von der Krise der Privatisierung." Tagungsband der AK Wien. *Stadtpunkte* 6, AK Wien, 2013. https://media.arbeiterkammer.at/PDF/Tagungsband\_Krise\_der\_Privatisierung.pdf.
- PRO-GE Innovativ, stark, sozial. "Für eine gerechte Arbeitswelt." Arbeitsprogramm 2. Gewerkschaftstag der PRO-GE. 25. bis 27, November 2013. PRO-GE Wien, 2013.
- Radlobby Österreich. <a href="https://www.radlobby.at">https://www.radlobby.at</a> (12.05.2015).
- Rammler, Stephan. "Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie." edition sigma, 2001.
- Räthzel, Nora und Uzzell, David (Hrsg.). "Trade Unions and Climate Change: The Jobs versus Environmental Dilemma." *Global Environmental Change*, 21(4), 2012, S. 1215–1223.

- Rauh, W.; Blum, M.; Beier, R.; Favry, E.; et al. "Mobilität 2020. Trends Ziele Visionen." Wissenschaft & Verkehr, 3, VCÖ: Wien, 2003.
- Ritt, Thomas. "Umwelt und Arbeit." *Wirtschaft und Gesellschaft* 1997(4), S. 507–533. http://wug.akwien.at/WUG\_Archiv/1997\_23\_4/1997\_23\_4\_0507.pdf (19.12.2016)
- Ruppenthal, S.; Rüger, H. "Berufsbedingte räumliche Mobilität–Konsequenzen für Wohlbefinden und Gesundheit." *Zukunft der Arbeit*, 2011.
- Salzburger Verkehrsplattform. <a href="http://www.salzburger-verkehrsplattform.org/default.asp?site=1">http://www.salzburger-verkehrsplattform.org/default.asp?site=1</a> (09.10.2014).
- Satgar, Vishwas. "A Trade Union Approach to Climate Justice: The Campaign Strategy of the National Union of Metalworkers of South Africa." *Global Labour Journal*, 6(3), 2015, S. 267–282.
- Schaupp, Johanna. "Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit." *Verkehr und Infrastruktur* 47. AK Wien, 2012. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_47.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_47.pdf</a> (29.11.2016).
- Schier, Michaela. "Multilokaler Alltag beruflich mobiler Eltern (K) ein Handlungsfeld für die betriebliche Gestaltung?" In: Cornelia Brandt (Hrsg.), *Mobile Arbeit Gute Arbeit? Arbeitsqualität und Gestaltungsansätze bei mobiler Arbeit*. ver.di-Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin, 2010, S. 101–115.

  <a href="http://innovation-gute-arbeit.verdi.de/++file++53633f196f684406490002e1/download/Mobile-Arbeit-Gute-Arbeit-2010.pdf">http://innovation-gute-arbeit.verdi.de/++file++53633f196f684406490002e1/download/Mobile-Arbeit-Gute-Arbeit-2010.pdf</a> (14.12.2016).
- Schuster, Sabine und Karner, Thomas. "Kommerzielle Luftfahrt in Österreich 2000 bis 2014 Eine Analyse der Zeitreihe unter Einbeziehung spezieller politischer und historischer Ereignisse." Statistische Nachrichten. Österreichisches Statistisches Zentralamt, Heft 11, November 2015.

  <a href="https://www.researchgate.net/publication/284168451\_Kommerzielle\_Luftfahrt\_in\_Osterreich\_2000\_bis\_2014\_Eine\_Analyse\_der\_Zeitreihe\_unter\_Einbeziehung\_spezieller\_politischer\_und\_historischer\_Ereignisse="https://www.researchgate.net/publication/284168451\_Kommerzielle\_Luftfahrt\_in\_Osterreich\_2000\_bis\_2014\_Eine\_Analyse\_der\_Zeitreihe\_unter\_Einbeziehung\_spezieller\_politischer\_und\_historischer\_Ereignisse="https://www.researchgate.net/publication/284168451\_Kommerzielle\_Luftfahrt\_in\_Osterreich=2000\_bis\_2014\_Eine\_Analyse=2015.</a>
- Segert, Astrid. "Informationspraktiken, Technikaffinität und Alltagsmobilität." *Reihe Soziologie* 104, IHS Wien, 2012.
- Segert, Astrid. "Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus." *Forschungsbericht*. IHS Wien, 2013. <a href="http://irihs.ihs.ac.at/2219/1/IHSPR6141098.pdf">http://irihs.ihs.ac.at/2219/1/IHSPR6141098.pdf</a> (07.10.2016).
- Seisser, Odilo. "Pendleranalyse Wien und Ostregion. Fakten und Zahlen auf Basis der Vollerhebung 2014." Verkehr und Infrastruktur 57, AK Wien, 2016. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_57.pdf.
- Sonnberger, Marco; Jürgen Deuschle. "Maßnahmen zur Eindämmung von Rebound-Effekten im Wohn-und Mobilitätsbereich." *Ergebnisse aus zwei Expertenworkshops*. ZIRIUS, *Stuttgarter Beiträge zur Risi-ko- und Nachhaltigkeitsforschung*, 2014. <a href="http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2014/9220/pdf/AB031\_Sonnberger\_Deuschle.pdf">http://elib.uni-stuttgart.de/opus/volltexte/2014/9220/pdf/AB031\_Sonnberger\_Deuschle.pdf</a> (07.10.2015).
- Sozialpartner Österreich. "Ein Rahmen für die EU-Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020-2030." *Brief an den Bundeskanzler. Gemeinsame Aktivitäten für Klimapolitik*, 2014.
- Statistik Austria. "Abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2013." *Ergebnisse und Analysen.* Statistik Austria: Wien, 2015.
- Stiewe, Mechtild; Wittowsky, I. Dirk. "Mobilitätskonzepte im Wandel Mobilitätsmanagement als Hebel zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen." In: Heike Proff, Werner Pascha, Jörg Schönharting, Dieter Schramm (Hrsg.), *Schritte in die künftige Mobilität*. Springer Fachmedien: Wiesbaden, 2013, S. 429–444.

- TESLA. <a href="http://www.autonomes-fahren.de/tesla/">http://www.autonomes-fahren.de/tesla/</a> (25.011.2016).
- UDACITY. https://de.udacity.com/drive/?gclid=CP3zw8T0w9ACFQaVGwodEHwJ6g (25.11.2016).
- Umweltbundesamt. "Klimaschutzbericht 2014." 2014. http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0491.pdf (15.12.2015).
- Umweltbundesamt. "Klimaschutzbericht 2015". 2015. http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0555.pdf (20.09.2016).
- Umweltdachverband. "Nachhaltigkeit leben. Umwelteckpunkte für das neue Regierungsprogramm." 2006. <a href="https://www.yumpu.com/de/document/view/8358288/nachhaltigkeit-leben-umwelt-eckpunkte-fur-dasneue">https://www.yumpu.com/de/document/view/8358288/nachhaltigkeit-leben-umwelt-eckpunkte-fur-dasneue</a> (07.03.2017).
- UN. "Adoption of the Paris Agreement." 2016. <a href="http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf">http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf</a> (23.11.2016).
- Unbehaun, Wiebke; Favry, Eva; Gerike, Regine; Hader, Thomas; Knoll, Bente; Schwaninger, Teresa; Uhlmann, Tina. "Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit. Eine Analyse in den Regionen Triestingtal und Schneebergland." *Verkehr und Infrastruktur*, 54, AK Wien. 2014. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_54.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_54.pdf</a>.
- Unmüßig, Barbara; Thomas Fatheuer; Wolfgang Sachs. "Kritik der grünen Ökonomie: Impulse für eine sozial und ökologisch gerechte Zukunft." Heinrich-Böll-Stiftung, 2012.
- Urry, John. "Sociology beyond societies: Mobilities for the 21st century." Routledge: London, 2000.
- Urry, John. "Mobilities." Polity Press Cambridge, 2007.

Wirtschaftsfaktor-%C3%96ffentlicher-Verkehr.pdf.

- VCÖ. "Klima und Energie Potenziale im Verkehr." Mobilität mit Zukunft, 2/2015.
- VCÖ. <a href="http://www.vcoe.at/">http://www.vcoe.at/</a> (01.10.2016).
- VCÖ. "Wertschöpfung und Beschäftigung durch öffentlichen Verkehr in Österreich." Wissenschaft & Verkehr, 3/2004.

  https://www.zukunft-statt-autobahn.at/wp-content/uploads/VC%C3%96-Publikation-2004-03-
- VIDA. "Österreich steht auf der Straße ohne Bus und Bahn." 2006. http://vida.oegb.or.at/fsgde/themen/2006/1101\_voten/index.htm (15.12.2015).
- VIDA. "Verkehrspolitische Forderungen der Gewerkschaft, VIDA. Sektion Verkehr." 2010a.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-dispositi-">http://www.vida.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-dispositi-</a>
  - $\underline{on\&blobheadervalue1=application\%2Fpdf\&blobheadervalue2=inline\%3B+filename\%3D\%22Verkehr}\\ spoliti-$
  - <u>sche Forderungen der Gewerkschaft vida%252C Sektion Verkehr.pdf%22&blobkey=id&root=S03 &blobnocache=false&blobtable=Dokument&blobwhere=1334740609060</u> (15.12.2015).
- VIDA. "Österreich steht auf der Straße. Eine Kampagne gegen schwarz-orangen Kahlschlag im Nahverkehr." 2010b.
  - http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_16.j.a&cid=11646968\_02617\_(10.12.2015).

- VIDA. Die PSO Verordnung und Auftragsvergabe im öffentlichen Nahverkehr. VIDA Fakten. Fokus Wirtschaft, April 2011. <a href="http://www.vida.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22vida-Fakten%253A Die neue PSO-Verordnung.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1342613658485&ssbinary=true&site=S03 (07.03.2017).
- VIDA. "Mobilität sichern. Öffentlicher Verkehr: Die Vision von VIDA: "Öffis für ALLE." 2012a. <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_999\_Suche.a&cid=13\_31046629913">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_999\_Suche.a&cid=13\_31046629913</a> (15.12.2015).
- VIDA. "Gigaliner gestoppt. Erfolg für Beschäftigte Sieg für Sicherheit und Umwelt." 2012b. <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1399998652">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1399998652</a> 811 (08.09.2015).
- VIDA. "Fokus Bus und Bahn, Bus und Bahn in Gefahr." vida Fakten, 2012c. <a href="http://www.vida.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22vida-Fakten%253A\_Die\_neue\_PSO-Verordnung.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1342613658485&ssbinary=true&site=S03 (29.11.2016).
- VIDA. "Gewerkschaftsabfertigung bei Flughafen-Bodenabfertigung." 2012d.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_73.2.a&cid=1350997697129">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_73.2.a&cid=1350997697129</a> (08.09.2015).
- VIDA. "4. Eisenbahnpaket übelste Auswüchse abgewehrt." 2014.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1390820829</a>
  <a href="http://www.vida.at/server.pagename=S03/Pagename=S03\_0.ac/server.pagename=S03\_0.ac/server.pagename=S03\_0.ac/server.pagename=S03\_
- VIDA. "Bestbieter statt Billigstbieter. VIDA startet parlamentarische Bürgerinitiative." 2015a.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.a&cid=1441851306630http://www.vida.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22 (10.11.2015).</a>
- VIDA. "Bürgerinitiative für Bestbieterprinzip gestartet." 2015b.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.w.a&cid=14436657">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.w.a&cid=14436657</a>
  <a href="https://occupagename=S03/Page/Index&n=S03\_0.w.a&cid=14436657">04145</a> (15.12.2015).
- VIDA. "EU-Gigaliner-Kompromiss. Voraussetzungen für Güterverkehrsverlagerung auf die Bahn." 2015c. <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658</a> <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658</a> <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_15.1.a&cid=1418658</a>
- VIDA. "VIDA Warnung vor weiteren Schließungen." 2015d. <a href="http://www.oegb.at/cms/S06/S06\_0.a/1342555690476/home/vida-warnung-vor-weiteren-schliessungen">http://www.oegb.at/cms/S06/S06\_0.a/1342555690476/home/vida-warnung-vor-weiteren-schliessungen</a> (29.11.2016).
- VIDA. "Festschrift 10 Jahre VIDA. Wir leben Gewerkschaft." 2016.

  <a href="http://www.vida.at/cs/Satellite?blobkey=id&blobwhere=1342619938399&blobheadername2=content-disposition&blobheadername1=content-type&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D261%2F723%2Fvida-10Jahre-Festschrift-FINALE-Webansicht.pdf&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs&site=S03 (24.11.2016).</a>

VIDA. "Her mit der Öffi-Offensive! Züge für PendlerInnen verbessern statt Milliarden für Tunnel und CO<sub>2</sub>-Zertifikate." O.J.

http://www.vida.at/servlet/BlobServer?blobcol=urldokument&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-

disposi-

 $\frac{tion\&blobheadervalue1=application\%2Fpdf\&blobheadervalue2=inline\%3B+filename\%3D\%22Her\_mi}{t\ einer\ \%25C3\%2596ffi-}$ 

Offen-

<u>sive%2521.pdf%22&blobkey=id&root=S03&blobnocache=false&blobtable=Dokument&blobwhere=1</u> <u>333632647905</u> (15.12.2015).

- VIDA und AK Wien. "Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr. Qualitäts- und Sozialkriterien." Verkehr und Infrastruktur 38. AK Wien, 2009. https://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_38.pdf (29.11.2016).
- VIDA und AK Wien. "Öffentlichen Verkehr hat Zukunft. Tagungsband", *Verkehr und Infrastruktur* 49. AK Wien, 2013. <a href="https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_49.pdf">https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Verkehr\_und\_Infrastruktur\_49.pdf</a> (12.12.2015).
- VIDA, GdG, Österreichischer Städtebund, AK, VÖWG. "4. Eisenbahnpaket sofort stoppen." 2013. <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03">http://www.vida.at/servlet/Servle
- VIDA Oberösterreich. "Offener Brief an den Landeshauptmann Pühringer." 2015.

  <a href="http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_55.3.a&cid=1447902\_909769">http://www.vida.at/servlet/ContentServer?pagename=S03/Page/Index&n=S03\_55.3.a&cid=1447902\_909769</a> (10.12.2015).
- Vogl, Gerlinde. "Betriebliche Mobilitätsregime. Die strukturierende Kraft betrieblicher Mobilitätspolitik auf Arbeit und Leben." In: Olaf Kapella, Christiane Rille-Pfeiffer, Marina Rupp, Norbert F. Schneider (Hrsg.), *Die Vielfalt der Familie*. Tagungsband zum 3. Europäischen Fachkongress Familienforschung. Verlag Barbara Budrich, 2009, S. 259–273.
- Vogl, Gerlinde. "Mobile Arbeit und Dienstreisen." In: Cornelia Brandt (Hrsg.), *Mobile Arbeit Gute Arbeit? Arbeitsqualität und Gestaltungsansätze bei mobiler Arbei*t. ver.di-Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft: Berlin, 2010.
- Vorarlberg MOBIL Die Initiative des Landes für Sanfte Mobilität.

  <a href="https://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft\_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/vorarlbergmobil-dieinitia/vorarlbergmobil-subnaviga.htm">https://www.vorarlberg.at/vorarlbergmobil-dieinitia/vorarlbergmobil-subnaviga.htm</a> (08.12.2015).
- Wagner, Alice. "VW-Skandal: Die Macht der Konzerne beim Lobbying auf EU-Ebene." 2015. http://blog.arbeit-wirtschaft.at/vw-skandal-die-macht-der-konzerne-beim-lobbying-auf-eu-ebene/ (16.10.2015).
- Wedeniwski, Sebastian. "Mobilitätsrevolution in der Automobilindustrien Letzte Ausfahrt digital." Springer-Verlag: Berlin, Heidelberg, 2015.
- Wege aus der Krise. http://www.wege-aus-der-krise.at/start.html (10.11.2015).

auto,-5,580 (10.11.2015).

Wege aus der Krise. "Zivilgesellschaftliches Zukunftsbudget 2015." 2014. <a href="http://www.wege-aus-der-kri-kri-se.at/fileadmin/dateien/Neu\_2014/Bilder/Zukunftsbudget2015/ZGB2015Boegen.pdf#page=3&zoom="http://www.wege-aus-der-krise...">http://www.wege-aus-der-krise...</a> <a href="https://www.wege-aus-der-krise...">kri-se.at/fileadmin/dateien/Neu\_2014/Bilder/Zukunftsbudget2015/ZGB2015Boegen.pdf#page=3&zoom=</a>

- Wege aus der Krise. "Zivilgesellschaftliches Zukunftsbudget." 2016. <a href="http://www.wege-aus-der-krise.at/fileadmin/dateien/Neu\_2014/Bilder/Zukunftsbudget2016/Kurzfassung2016\_Boegen.pdf">http://www.wege-aus-der-krise.at/fileadmin/dateien/Neu\_2014/Bilder/Zukunftsbudget2016/Kurzfassung2016\_Boegen.pdf</a> (16.10.2015).
- Weyerstrass, Klaus. "Analyse der Produktivität Österreichs im internationalen Vergleich." FIW Kompetenzzentrum Forschungsschwerpunkt Internationale Wirtschaft, *FIW Policy Brief 31*, April 2016. <a href="http://irihs.ihs.ac.at/3924/1/FIW-Policy%20Brief%20Produktivit%C3%A4t%20Weyerstrass\_160314.pdf">http://irihs.ihs.ac.at/3924/1/FIW-Policy%20Brief%20Produktivit%C3%A4t%20Weyerstrass\_160314.pdf</a>.
- Williams, Michelle. "Transformative Unionism and Innovative Campaigns Challenging Inequality." *Global Labour Journal*, 6(3), 2015, S. 253–266.
- WIMEN. "Verkehrspolitik in Wien. Quervergleich der Standpunkte. 2015.
- Wirtschaft & Umwelt. Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit. www.arbeiterkammer.at.
- Wirtschaft MOBIL. "Mobilitätsplattform für Vorarlberger Betriebe."
  <a href="http://www.energieinstitut.at/unternehmen/mobilitaet/netzwerk-wirtschaft-mobil/">http://www.energieinstitut.at/unternehmen/mobilitaet/netzwerk-wirtschaft-mobil/</a> (07.03.2017).
- Wirtschaft und Gesellschaft. AK Wien.

  <a href="https://wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/WirtschaftundGesellschaft/Wirtschaft und Gesellschaft/Wirtschaft und Gesellschaft.html">https://wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/WirtschaftundGesellschaft/Wirtschaft und Gesellschaft.html</a>.
- WKÖ. "Sektorales Fahrverbot: Wirtschaft bekennt sich zur Wahlfreiheit des Verkehrsmittels. WKÖ-Bundesspartenobmann Klacska: Fahrverbote dürfen nicht zum Standortnachteil werden." 2016. <a href="http://information.wknoe.at/Media/81dd4cba-e9e4-4834-bcdc-3d48a926392d/Newsletter-Datein/ots\_20130827\_ots0145.pdf">http://information.wknoe.at/Media/81dd4cba-e9e4-4834-bcdc-3d48a926392d/Newsletter-Datein/ots\_20130827\_ots0145.pdf</a> (07.03.2017).
- Woisetschläger, Helmut; Schuchter, Rudolf; Entholzer, Reinhold. "Bestbieter statt Billigstbieter. Parlamentarische Bürgerinitiative für neue Kriterien bei Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen." 2015. <a href="http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetpressearchiv/">http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetpressearchiv/</a> dateien/dokument/3714/PK\_vida\_Bestbieter\_Ini\_Unterlage.pdf (07.03.2017).
- Wojtysiak, H.; Dziekan, K. "Multimodalität im Personenverkehr", Verkehrszeichen 28/2, 2012, S. 12-88.
- Wolf-Eberl, Susanne und Segert Astrid. "WIMEN Position Statement. On the State of Research on Mobility in Austria from a Gender Perspective" WIMEN Vienna, 2013.

  <a href="http://www.wimen.at/sites/default/files/WIMEN%20Position%20Statement%20MOBILITY.pdf">http://www.wimen.at/sites/default/files/WIMEN%20Position%20Statement%20MOBILITY.pdf</a>
  (29.05.2013).
- WWF <a href="http://www.wwf.at/de/klima-petition/?highlight=true&unique=1479898531">http://www.wwf.at/de/klima-petition/?highlight=true&unique=1479898531</a> (23.11.2016)

### VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- 14 Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
- 15 Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003
- 16 *EU-Erweiterung und Alpentransit* Tagungsband, 2003
- 17 Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003
- 18 Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit? 2003
- 19 Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe Eine Branche im Wandel? 2004
- 20 Werbung für Bus, Bahn und Bim soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004
- 21 Speiseplan und Transportaufkommen Was haben unsere Ernährungsgewohn-heiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004
- 22 Die unterschlagene Arbeitszeit Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004
- 23 Arbeitsbedingungen im Straßengüter-transport, 2004
- 24 Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005
- 25 Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006

- 26 Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen? 2006
- 27 Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge
   2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung,
- 28 Weichenstellung für Europas Bahnen Wem nützt der Wettbewerb? Tagungsband, 2006
- 29 LKW-Roadpricing abseits der Autobahn Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz. Tagungsband, 2006
- 30 LKW-Roadpricing Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2006
- 31 Legal Illegal Egal?
  Probleme und Kontrollen im
  Straßengüterverkehr und auf der Donau
  Tagungsband, 2007
- 32 Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr Analyse Verkehrsmarkt 2005; 2007
- 33 Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt Tagungsband, 2007
- 34 Neue Aus- und Weiterbildungsstandards für Bus- und LKW-LenkerInnen
  Was kommt auf LenkerInnen,
  UnternehmerInnen, AusbildnerInnen und
  PrüferInnen zu?, Tagungsband, 2008
- 35 *LKW-Maut für die Umwelt?*Handlungsspielräume und Strategien im EUKontext auf dem Prüfstand, Tagungsband, Franz
  Greil (Hrsg), 2009

- 36 Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion Auswertung der Online-Umfrage "Pendler/in am Wort" Thomas Hader, 2009
- 37 Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa Tagungsband, 2009
- 38 Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr Qualitäts- und Sozialkriterien, 2009
- 39 Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse Auswertung der Online-Umfrage "Pendler/in am Wort" – Teil 2 Thomas Hader, 2009
- 40 LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion
   Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010
   Thomas Hader, 2010
- 42 Mangelware LKW-Parkplatz Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn Tagungsband, 2010
- 43 Tourismus in Österreich 2011
  mit einer Sonderauswertung des
  Österreichischen Arbeitsklimaindex
  Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg), 2011
- 44 Lkw-.Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen
  Erhebung und Analyse der LkwGeschwindigkeiten auf ausgewählten
  Streckenabschnitten österreichischer
  Autobahnen
  Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011
- 45 Die Lkw-Maut als Öko-Steuer Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 BerufslenkerInnen am Wort Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung Greil, Hader, Ruziczka, 2012
- 47 Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit
  Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad
  die gesündere Alternative ist, was am
  Arbeitsweg besonders Stress macht und wie
  subjektive Aspekte die Verkehrsmittel-wahl
  beeinflussen
  Johanna Schaupp, 2012

- 48 Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautsystem Verfassungsrechtliche Analyse Nicolas Raschauer, 2012
- 49 Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich Tagungsband, 2013
- 50 Volkswirtschaftliche Aspekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich Fjodor Gütermann, 2013
- 51 Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt Konstellationen zwischen Straße und Schiene Ronald Scheucher, 2014
- 52 Modal Split im Güterverkehr Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene Max Herry, Norbert Sedlacek, 2014
- 53 Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen Edwin Mächler, 2014
- 54 Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland Wiebke Unbehaun et.al., 2014
- 55 Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung
  Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum
  Josef Baum, Reinhold Deußner, Sebastian Beiglböck, Johannes Hofinger, 2015
- 56 Pendeln in der Ostregion Potenziale für die Bahn
  Auswirkungen einer flächendeckenden LKWMaut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum
  Josef Baum, Reinhold Deußner, Sebastian Beiglböck, Johannes Hofinger, 2015
- 57 Pendelanalyse Wien und Ostregion 2014 Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014 Odilo Seisser
- 58 Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur
  Kosten und Lösungen für baufällige Landes- und
  Gemeindestraßen 2016
  Josef Baum, Johann Litzka, Alfred WeningerVycudil
- 59 Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht Rechtswissenschaftliche Studie 2016 Konrad Lachmayer