

infobrief

eu & international

Inhalt

Wenn Schutzregeln fallen: Brüssel auf dem Weg in die Entfesselung	2
Der EU-Finanzrahmen ab 2028 Licht und Schatten beim Vorschlag zu den EU-Haushalten	7
Verbrenner-Aus vor dem Aus? Wie die Autoindustrie die Transformation blockiert	11
Mobilitätswende produzieren Eine Allianz für den europäischen Bahnausbau schaffen	18
Europäische Rohstoffversorgung Über Bemühen und Scheitern der EU-Rohstoffpolitik	26
Buchbesprechung Tamara Ehs: Verteidigung der Demokratie	34

EDITORIAL

Der Rückbau sozialer und ökologischer Errungenschaften in der Europäischen Union schreitet voran. Wie unsere Gastautor:innen Nina Katzemich, Max Bank und Felix Duffy von Lobbycontrol warnen, schwächt die Deregulierungswelle der EU-Kommission europäische Schutzstandards für Menschen und Umwelt, vergrößert bestehende Machtungleichgewichte und bedroht die demokratische Teilhabe. Die kontroversen Verhandlungen zum nächsten EU-Finanzrahmen zeigen ebenso deutliche Verschiebungen der Prioritäten weg von Sozialem und hin zu Verteidigung und Wettbewerb, wie Frank Ey in seinem Beitrag erläutert – doch noch ist nichts entschieden und Einstimmigkeit unter den EU-Mitgliedsstaaten nötig! Der Zukunft der europäischen Mobilität sind zwei Beiträge gewidmet: Alexander Eigner setzt sich mit dem möglichen Aus des Verbrenner-Aus auseinander und legt dar, wieso die EU-Kommission beim Verbrenner-Aus ab 2035 auf Kurs bleiben muss. Julia Eder lenkt den Fokus auf den viel zu wenig beleuchteten Bahnausbau, der ökologisch und ökonomisch Sinn macht und mit breiten Allianzen vorangetrieben werden muss. Unser Gastautor Michael Reckordt von Powershift analysiert die europäische Rohstoffpolitik anhand bisher vorgelegter strategischer Projekte und legt dar, wieso wir von europäischer Unabhängigkeit weit entfernt sind und Ressourcenschutz und -reduktion größere Aufmerksamkeit erfahren müssen. Zuletzt hat sich Felix Mayr für uns das Buch „Verteidigung der Demokratie“ von Tamara Ehs angesehen und stellt die Frage, ob das ursprüngliche Versprechen der Demokratie nach einem sicheren, friedvollen und gleichen Miteinander heute eingelöst wird – und welche Konsequenzen das hat.

Wir wünschen eine spannende Lektüre! Die Redaktion

Schreiben Sie uns Ihre Meinung, Wünsche, Anregungen und Kritik an eu@akwien.at

IMPRESSUM

Herausgeberin und Medieninhaberin Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1040 Wien, Prinz Eugen Strasse 20-22, Telefon +43 1 501 650 · **Offenlegung** gem § 25 des Mediengesetzes siehe wien.arbeiterkammer.at/offenlegung · **Zulassungsnummer** AK Wien 02Z34648 M · **Redaktion** Julia Eder, Frank Ey, Monika Feigl-Heihs, Felix Mayr, Lisa Mittendrein, Oliver Prausmüller, Valentin Wedl, Julia Wegerer · **Grafik** Julia Stern · **Verlags- und Herstellungsort** Wien · **Erscheinungsweise** 4 Mal jährlich · ISSN 2409-028X · **Blattlinie** Die Meinungen der Autor:innen · **Kostenlose Bestellung** unter <http://wien.arbeiterkammer.at/euinfobrief>



WENN SCHUTZREGELN FALLEN: BRÜSSEL AUF DEM WEG IN DIE ENTFESSELUNG

Von
Nina Katzemich,
Max Bank und
Felix Duffy

Eine beispiellose Deregulierungswelle droht Europas Gesetze und Schutzregeln abzuschwächen und den Gesetzgebungseinfluss anfälliger für einseitigen Lobbyeinfluss von Konzernen zu machen. Hintergrund ist eine breite Lobbykampagne der Industrie. Einflussreichen Unternehmensverbänden und Konzernen sind die vergleichsweise hohen europäischen Schutzstandards bei Umwelt, Verbraucherschutz und Arbeitnehmer:innenrechten schon länger ein Dorn im Auge.

Eine neue Richtung – getrieben von Konzerninteressen

In Brüssel nimmt eine politische Agenda Fahrt auf, die Unternehmen weitreichende Erleichterungen verschaffen soll – indem sie bestehende Schutzregeln abbaut. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem von der Industrielobby. Zentrale Akteure sind etwa der mächtige europäische Chemieverband CEFIC, der Lobbyverband der europäischen Arbeitgeberverbände BusinessEurope und der Bundesverband der deutschen Industrie BDI¹. Rückenwind kommt aus der deutschen Politik von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen (CDU), Bundeskanzler Friedrich Merz (CDU) und EVP-Fraktionschef Manfred Weber (CSU).

Diese neue Deregulierungsagenda ist in den deutschsprachigen Mitgliedsstaaten bislang kaum bekannt. Dabei markiert sie einen politischen Wendepunkt. Der folgende Beitrag soll aufzeigen, worum es geht – und wer davon profitiert.

Von Schutzstandards zur Wettbewerbsfähigkeit – ein Paradigmenwechsel

In ihrer ersten Amtszeit setzte Kommissionspräsidentin von der Leyen auf Regulierung: mit dem European Green Deal, digitalen Grundsatzgesetzen und dem EU-Lieferkettengesetz. Ziel war es, Menschenrechte, die Umwelt, unsere Daten und das Klima wirksam zu schützen.

Jetzt wird diese Politik grundsätzlich in Frage gestellt. Der neue Fokus lautet „Wettbewerbsfähigkeit“. Gemeint ist damit aber vor allem eines – weniger Regulierung. Hohe Standards gelten plötzlich als Standortnachteil. Selbst nationale Sozial- und Arbeitsstandards geraten ins Visier. Die EU wolle mit China und den USA mithalten, heißt es – doch statt Innovation zu fördern, sollen Regeln weichen.

Die Antwerpener Erklärung: Fahrplan der Industrie

Die Richtung gibt die Industrie vor – etwa in der „Antwerp Declaration“² vom Januar 2024. Führende Wirtschaftsverbände, angeführt von der Chemieindustrie, forderten darin einen umfassenden Abbau von Pflichten und Vorschriften. Kommissionspräsidentin von der Leyen war bei der Vorstellung anwesend.

Ein Jahr später kündigte sie an, sämtliche zehn Empfehlungen der Erklärung in ihrer neuen Amtszeit aufzugreifen. Damit macht sich die Kommission zur politischen Vollstreckerin einer Agenda, die klar den Interessen großer Konzerne folgt – und zentrale Errungenschaften europäischer Schutzpolitik zur Disposition stellt.

Deregulierung mit System: Die Agenda für Wettbewerbsfähigkeit

Was sich als „Agenda für Wettbewerbsfähigkeit“ präsentiert, ist in Wahrheit eine

**Harmlos
klingende Begriffe bedeuten
in Wahrheit eine
systematische
Schwächung
europäischer
Schutzstandards**

systematische Schwächung europäischer Schutzstandards – im Namen von Wachstum und Profit. Die Kommission greift dabei auf bestehende Instrumente der sogenannten „besseren Rechtssetzung“ zurück, wie das Regulatory Scrutiny Board³ und die Re-fit-Plattform⁴. Doch der neue Vorstoß geht weiter: Er verbindet alte Strukturen mit neuer politischer Macht und Durchsetzungskraft.

Im Zentrum stehen sechs Begriffe, die technokratisch klingen, aber politischen Sprengstoff bergen: **Wettbewerbsfähig-**

keit, Vereinfachung, Omnibus, 28. Regime, Realitätschecks und Implementierungsdialoge. Was harmlos klingt, untergräbt in vielen Fällen bewährte Regeln.

1. „Wettbewerbsfähigkeit“ – ein Kampfbegriff im Dienst der Industrie

Kaum ein Begriff ist so zentral für die aktuelle EU-Politik – und zugleich so vage. Gemeint ist meist: Unternehmen sollen von Regeln und Auflagen entlastet werden, um auf dem Weltmarkt zu bestehen.

Der Impuls kam spätestens mit dem Bericht von Mario Draghi im Herbst 2024. Der EZB-Chef sah Europas Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr – eine Steilvorlage für Deregulierungsforderungen.

Anstelle echter Innovationsförderung zielt die Agenda jedoch auf das Absenken von Standards: bei Menschenrechten, Datenschutz, Nachhaltigkeit. Selbst Fusionskontrollen sollen gelockert werden, um „europäische Champions“⁵ zu ermöglichen. Die Kosten für Umwelt, Beschäftigte und Verbraucher:innen – bisher von Unternehmen getragen – sollen künftig von der Allgemeinheit übernommen werden.

2. „Vereinfachung“ als Tarnbegriff für Abbau von Kontrolle

Offiziell spricht die Kommission von „Vereinfachung“ – doch spätestens mit ihrem Wettbewerbsfähigkeits-Kompass vom Januar 2025⁶ wird klar, dass es um mehr geht. Die Kommission kündigte an, Regulierung künftig stärker auf „Vertrauen“ statt Kontrolle zu stützen.

In der Praxis heißt das: weniger Berichtspflichten, weniger Überwachung – bei ohnehin schon schwacher Durchsetzung. Beispiel: Datenschutz und Chemikaliensicher-

Bevor die
Argumente
ausgehen.



A&W
blog

awblog.at

heit gelten als europäische Vorzeigeprojekte, werden aber kaum kontrolliert. Statt hier zu verbessern, will die Kommission weiter abbauen. Der VW-Abgasskandal zeigt, wohin solche Fehlanreize führen können.

3. Der „Omnibus“ rollt – Gesetze im Schnellverfahren

Ein zentrales Instrument der neuen Deregulierungsagenda sind die sogenannten **Omnibus-Verfahren**. Der Begriff klingt harmlos, steht aber in Brüssel für die **gebündelte Überarbeitung ganzer Gesetzespakete** – mit dem Ziel, Berichtspflichten zu senken, Vorschriften zu „vereinfachen“ und Standards zurückzudrehen. Es geht nicht um punktuelle Anpassungen, sondern um eine systematische Abschwächung ganzer Rechtsbereiche.

4. „28. Regime“ – Angriff auf soziale Standards

Besonders brisant ist der Vorschlag eines sogenannten „28. Regime“: Zusätzlich zu den 27 Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten sollen Unternehmen mit Standorten in mehreren EU-Staaten künftig unter einheitlichen – sprich: weniger strengen – Arbeits- und Sozialstandards agieren dürfen. Das würde nationale Schutzregelungen – etwa in Deutschland – aushöhlen. Der Europäische Gewerkschaftsbund warnt: Das Modell untergräbt bestehende Rechte und öffnet der Abwärtsspirale Tür und Tor.⁷

5. Neue Formate für noch mehr Lobbyeinfluss

Mit „Implementierungsdialogen“ und „Realitätschecks“ hat die Kommission neue Formate eingeführt, um die Perspektive der Wirtschaft in Gesetzesprozesse einzuspeisen. In der Praxis dominieren große Konzerne diese Foren – zivilgesellschaftliche Akteure bleiben außen vor.

Offizielles Ziel ist es, „Belastungen“ für Unternehmen zu identifizieren. Damit entsteht faktisch ein Frühwarnsystem – für Wirtschaftsinteressen, nicht für Gemeinwohlbelange.

Parallel: Angriffe auf die Zivilgesellschaft

Während die Kommission den Zugang für Wirtschaftslobbyist:innen ausbaut, läuft im Europäischen Parlament eine Kampagne gegen Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen.⁸ Vorangetrieben wird sie von konservativen und rechtsextremen Kräften, angeführt von der EVP.

Im Juni 2025 richtete das Parlament eine Arbeitsgruppe zur „Untersuchung der NGO-Finanzierung“⁹ ein – gestützt auf unbelegten Vorwürfen. Ziel ist nicht Aufklärung, sondern Einschüchterung. Die Methoden erinnern an autoritäre Taktiken – und gefährden den demokratischen Diskurs.

Dieser Angriff hat das Ziel, zivilgesellschaftliche Organisationen – z.B. Umweltorganisationen – zu diskreditieren, indem man Zweifel an der Rechtmäßigkeit ihrer Finanzierung sät. Ist ihr Ruf geschädigt, ist auch ihre Arbeit an gemeinwohlorientierten Zielen wie Klimaschutz oder der Schutz von Menschenrechten infrage gestellt. Das zählt auf den Plan ein, die von ihnen mit erkämpften Regeln wieder einzukassieren.

Politische Impulse aus Deutschland

Die Deregulierungsagenda der Industrie erhält entscheidende politische Unterstützung aus Deutschland. Bundeskanzler Merz sieht in Regulierung ein zentrales Wachstumshemmnis und begrüßt die neue Agenda ausdrücklich.¹⁰ Kommissionspräsidentin von der Leyen hat sich in ihrer zweiten Amtszeit klar auf diesen Kurs verpflichtet – als Bedingung für ihre Wiederaufstellung durch CDU und CSU.

Die gebündelte Überarbeitung mehrerer Gesetze bedeutet zwar mehr Tempo, geht aber zulasten von demokratischen Prozessen und Teilhabe.



WAS IST EIN OMNIBUS-VERFAHREN?

Das Prinzip ist einfach – aber folgenreich: Statt einzelne Gesetze anzupassen, bündelt die EU-Kommission mehrere Regelwerke eines Politikfelds und überarbeitet sie gleichzeitig. Das spart Verfahren – und beschleunigt politische Weichenstellungen. Die Parlamente bleiben formal eingebunden, doch der politische Druck wächst, alles „im Paket“ durchzuwinken.

Sechs Verfahren laufen bereits

(Stand September 2025):

→ **Omnibus I – Nachhaltigkeit:**

Umfasst zentrale Berichtspflichten zur Unternehmensverantwortung (CSDDD), Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD), den CO₂-Grenzausgleich (CBAM) und die EU-Taxonomie. Ziel: Bürokratieabbau – gemeint ist vielfach: weniger Transparenz über Umwelt- und Sozialfolgen.

→ **Omnibus II – Investitionen:**

Betrifft EU-Finanzinstrumente wie InvestEU und EFSI. Auch hier steht die Entlastung von Unternehmen im Mittelpunkt.

→ **Omnibus III – Landwirtschaft:**

Schränkt Umwelt- und Naturschutzaufgaben in der Gemeinsamen Agrarpolitik ein – mit der Begründung, Landwirte entlasten zu wollen.

→ **Omnibus IV –**

Binnenmarkt & Digitalisierung:

Führt eine neue Unternehmensform (Small Mid-caps) ein, die weniger Pflichten beim Datenschutz und bei Energiefragen erfüllen soll. Auch eine Lockerung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) wird geprüft. Das könnte zu einer Aushöhlung des Datenschutzes führen.

→ **Omnibus V – Verteidigung:**

Soll Rüstungsprojekte beschleunigen und öffentliche Beschaffungsregeln vereinfachen.

→ **Omnibus VI – Chemikalien:**

Die überfällige Reform des EU-Chemikalienrechts wird im Omnibusformat vorbereitet – unter massivem Einfluss der Industrie. Es sieht u. a.

Änderungen der Verordnung zur Einstufung und Kennzeichnung von gefährlichen Stoffen (CLP) sowie der Kosmetik-Verordnung (CPR) vor, die zu einem Abbau mühsam erreichter Verbraucherschutzstandards führen könnten.

Weitere Omnibus-Verfahren sind bereits angekündigt:

- **Umwelt:** Reduzierung von Berichtspflichten zu Produktregulierung, Abfall und Industrieemissionen. Auch die **erweiterte Herstellerverantwortung** (z. B. für Verpackungen oder Altgeräte) könnte abgeschwächt werden.
- **Klima:** Geplant ist die Überarbeitung von gleich drei Richtlinien – zur Energieeffizienz, zu erneuerbaren Energien und zur Gebäuderichtlinie.
- **Digitalisierung:** Weitere Gesetzespakete – etwa der **Data Act**, **AI Act** oder die **Open Data Directive** – stehen auf dem Prüfstand. Auch hier könnte der Trend zur Aufweichung gehen.
- **Automobilsektor:** Ein Omnibus zur Autoindustrie ist Teil des „Aktionsplans Auto“ – Details stehen noch aus, doch der Druck auf Umweltauflagen dürfte zunehmen.

Warum ist das problematisch?

Omnibus-Verfahren bündeln komplexe, oft sehr unterschiedliche Regelungen – und machen ihre politische Bearbeitung schwer durchschaubar. Sie verringern die Möglichkeit zur demokratischen Kontrolle und begünstigen Schnellverfahren. Gleichzeitig entsteht ein gefährlicher Präzedenzfall: Das Omnibus-Modell könnte zum neuen Standard für Gesetzesänderungen werden – **zugunsten von Tempo, zulasten von demokratischen Prozessen und Teilhabe.**

Wenn Schutzregeln fallen: Brüssel auf dem Weg in die Entfesselung

**Was als
Stärkung der
Wettbewerbs-
fähigkeit ver-
kauft wird, ist
in Wahrheit ein
gefährlicher
Rückschritt**

EVP-Fraktionschef Weber koordiniert den Rückhalt im Parlament. Im Januar 2025 bekräftigten alle drei in einer gemeinsamen Erklärung in Berlin ihr Vorhaben, „bürokratische Hürden“ abzubauen – gemeint sind vielfach Schutzregeln für Umwelt, Gesundheit und Soziales.

Demokratie stärken – nicht aushöhlen

In einer Zeit globaler Unsicherheit braucht Europa Verlässlichkeit und Gemeinwohlorientierung. Doch die derzeitige Politik der EU-Kommission gefährdet beides: Sie schwächt Schutzstandards, vergrößert Machtungleichgewichte und diskreditiert kritische Stimmen.

Was als Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit verkauft wird, ist in Wahrheit ein gefährlicher Rückschritt – für den Schutz von Mensch und Umwelt, für demokratische Teilhabe und für das Vertrauen in politische Institutionen.

Dem müssen wir entgegentreten. Eine Politik, die Konzerninteressen priorisiert und zivilgesellschaftliche Kritik delegitimiert, darf sich nicht durchsetzen. Es braucht jetzt eine breite, entschlossene Gegenbewegung. Für starke Regeln. Für eine lebendige Demokratie. Für ein Europa, das nicht entfesselt wird – sondern handelt.

Nina Katzemich, LobbyControl
nina.katzemich@lobbycontrol.de

Max Bank, LobbyControl
max.bank@lobbycontrol.de

Felix Duffy, LobbyControl
felix.duffy@lobbycontrol.de

- 1 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/neue-eu-kommission-vorfahrt-fuer-konzerne-116259/>, abgerufen am 07.09.25
- 2 <https://antwerp-declaration.eu/>, abgerufen am 07.09.25
- 3 <https://www.lobbycontrol.de/konzernmacht/regulatory-scrutiny-board-black-box-der-eu-gesetzgebung-108349/>, abgerufen am 07.09.25
- 4 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/ttip-plus-agenda-zur-besseren-rechtssetzung-23595/>, abgerufen am 07.09.25
- 5 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/wettbewerbsfaehigkeit-als-freibrief-fuer-monopolmacht-115001/>, abgerufen am 07.09.25
- 6 https://commission.europa.eu/document/download/10017eb1-4722-4333-add2-e0ed18105a34_en?filename=Communication_1.pdf, abgerufen am 07.09.25
- 7 <https://www.etuc.org/en/document/response-commissions-plan-28th-company-regime-innovative-companies-defending-workers-and>, abgerufen am 07.09.25
- 8 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/konservative-kampagne-wie-christdemokraten-in-bruessel-die-zivilgesellschaft-schwaechen-119516/>, abgerufen am 07.09.25
- 9 <https://www.lobbycontrol.de/pressemitteilung/neue-eskalationsstufe-der-ngo-diffamierung-121709/>, abgerufen am 07.09.25
- 10 <https://www.friedrich-merz.de/merzmail/merzmail-03-2025/>, abgerufen am 07.09.25

DER EU-FINANZRAHMEN AB 2028

LICHT UND SCHATTEN BEIM VORSCHLAG ZU DEN EU-HAUSHALTEN

Von
Frank Ey

Die EU-Kommission hat ihre Pläne für den nächsten siebenjährigen EU-Haushalt präsentiert¹. Der Umfang des EU-Finanzrahmens bis 2034 erhöht sich von 1,12 % auf 1,26 % des EU-BNP beziehungsweise auf fast 2 Billionen Euro. Struktur und Zielsetzungen des EU-Budgets sollen sich stark ändern. Welche Folgen das aus beschäftigungs-, sozial- und klimapolitischer Sicht hat, lässt sich bislang nur erahnen.

Neuer Aufbau und neue Ausrichtung beim künftigen EU-Haushaltsrahmen

Vieles ist noch unklar. Das liegt auch daran, dass nach dem Willen der EU-Kommission der Aufbau des EU-Haushalts erheblich verändert werden soll. Statt aus sieben soll das knapp 2.000 Mrd. € umfassende EU-Budget nur noch aus vier politischen Bereichen bzw. Rubriken bestehen, ergänzt um ein drastisch ausgebautes Flexibilitätsinstrument. Künftig soll das Budget aus den folgenden vier Hauptkategorien bestehen:

Haushaltsrubriken laut EU-Kommissionsvorschlag	Umfang der Mittel in Mrd. Euro
Wirtschaftliche, soziale und territoriale Kohäsion, Landwirtschaft, ländlicher Raum, maritimer Wohlstand und Rückzahlung der Mittel aus dem Konjunkturpaket „NextGenerationEU“	1.062,22
Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand und Sicherheit	589,59
Europa in der Welt	215,20
Verwaltungsausgaben	117,88
Gesamt	1.984,89

Quelle: Europäische Kommission

Zu den normalen Ausgabenposten kommt jedoch auch noch ein Flexibilitätsinstrument, das die EU krisenfest machen und einen Umfang von 395 Mrd. € haben soll.

Diese Mittel allein würden den Budgethaushalt im Krisenfall bei voller Ausschöpfung noch einmal um rund 20 Prozent erhöhen. Wie bei den vorangegangenen Budgets ist außerdem auch wieder eine EU-Friedensfazilität außerhalb des normalen Budgets mit 30,5 Mrd. € eingeplant.

Nationaler und regionaler Partnerschaftsplan als zentrale Rubrik für die EU-Mitgliedsländer

Im neuen EU-Haushaltsvorschlag für die nächsten sieben Jahre gibt es keinen separaten Kohäsions- und Regionalfonds, Sozialfonds oder Agrarfonds mehr: Stattdessen finden sich diese zusammen im sogenannten nationalen und regionalen Partnerschaftsplan (NRP) wieder. Dieser Plan hat ein entsprechend hohes Volumen, nämlich mehr als 865 Mrd. €. Der NRP ist wiederum in der ersten Hauptrubrik zur wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion untergebracht. Der Plan soll auf die jeweiligen Bedürfnisse der einzelnen EU-Länder maßgeschneidert werden. Dabei soll auch das Europäische Semester und die darin enthaltenen länderspezifischen Empfehlungen eine wichtige Rolle spielen.

Weniger Geld für den Europäischen Sozialfonds und die Entwicklung des ländlichen Raums?

Was die Aufteilung der Gelder auf die einzel-

Bei den EU-Förderungen sollen Zielvorgaben durch die Kommission im Rahmen der länderspezifischen Empfehlungen eine wichtige Rolle spielen.

nen politischen Zielsetzungen betrifft, wird der Vorschlag nur wenig konkret. Zwar hebt die EU-Behörde hervor, dass 14 Prozent der Mittel aus dem Partnerschaftsplan nach Abzug der Direktzahlungen für Agrarbetriebe und der Mittel des Klimasozialfonds für das Europäische Sozialmodell verwendet werden sollen. Laut EU-Kommission sollen dafür zumindest 100 Mrd. € bereitstehen. Wieviel Geld für den Europäischen Sozialfonds zu erwarten ist, lässt sich bislang jedoch nicht ermitteln, denn unter dem Begriff „Europäisches Sozialmodell“ sind nicht nur Projekte aus dem Sozialfonds zusammengefasst, sondern unter anderem auch Ausbildungsaspekte und der Bereich der Wohnpolitik. Zudem kommt es im Laufe der Verhandlungen im Rat regelmäßig zu Mittelkürzungen. 99,3 Mrd. € sind für den ESF+ von 2021 – 2027 fixiert. Unter Berücksichtigung der Inflation der letzten Jahre reichen die 120 Mrd. € für das Europäische Sozialmodell schon nicht aus. Wenn damit dann auch noch weitere Aufgabenbereiche finanziert werden sollen, sind erheblich weniger Mittel aus dem ESF zu befürchten. Damit ist auch fraglich, ob Österreich weiterhin zumindest (inflationsbereinigt) die 409 Mio. € erhalten wird, die es derzeit im Rahmen des aktuellen ESF+ bekommt.²

Beim Europäischen Sozialfonds sind erhebliche Kürzungen der Mittel zu befürchten

Bei der EU-Agrarpolitik, die ebenfalls im NRP enthalten ist, werden Direktzahlungen an Agrarbetriebe mit 300 Mrd. € genannt. Wieviel Geld allerdings für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) zur Verfügung stehen soll, bleibt unerwähnt. Gerade für Österreich wären hier aber nähere Informationen wesentlich gewesen, weil aus dem ELER bislang erhebliche Mittel in die österreichischen Regionen fließen – für 2021 – 2027 rund 4,1 Mrd. €.

Für die Regional- und Kohäsionspolitik führt die Kommission weiters einen Betrag von

450 Mrd. € an, der zur Verfügung stehen soll, davon 218 Mrd. € für weniger entwickelte Länder. Interreg, ein EU-Programm, das die grenzüberschreitende interregionale Zusammenarbeit fördert, soll weiterhin bestehen. Im Rahmen dieses Programms werden auch arbeitsmarkt- und sozialpolitische Programme gefördert. Rund 10 Mrd. € sind für Interreg eingeplant.

Rückzahlung der EU-Bonds für das EU-Konjunkturprogramm

Ab 2028 sollen über die nächsten sieben Jahre 168 Mrd. € an aufgenommenen Krediten für das EU-Konjunkturprogramm NextGenerationEU³ zurückgezahlt werden. Zwar war bei den Verhandlungen über das Konjunkturprogramm auch eine Refinanzierung dieser Gelder über neue EU-Eigenmittel vorgesehen, eine Einigung konnten die EU-Finanzminister:innen damals aber nur über eine vergleichsweise geringe Abgabe nicht recycelter Kunststoffabfälle erzielen.⁴ Daher blieb die Frage der Refinanzierung ungelöst, wodurch die Kommission entsprechende Kredite aufnehmen musste, um das Konjunkturprogramm verwirklichen zu können. Die Rückzahlung der EU-Bonds wird sich noch über die nächsten Jahre bis spätestens Ende 2058 hinziehen.⁵ Gelder, die nun in den laufenden EU-Haushalten fehlen werden. Es sollte daher ganz im Interesse der Finanzminister:innen sein, neue Eigenmittel zu beschließen, die nicht nur die EU-Kassen, sondern auch die nationalen Budgets entlasten würden.

Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit als zentraler Bestandteil des EU-Budgets

Die EU-Kommission hat mit der Rubrik „Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand und Sicherheit“ eine völlig neue Ausgabenkategorie ins Leben gerufen, die auch einen Einblick in die neue politische Ausrichtung der Kommission gibt. Fast 590 Mrd. € sind hier vorgesehen, davon rund 450 Mrd. € für den

Positiv ist, dass für Infrastrukturinvestitionen erheblich mehr Geld eingeplant ist. Negativ fällt aber auf, dass darunter auch Rüstungsinvestitionen fallen, die massiv aufgestockt werden – auch auf Kosten von Sozialmitteln.

sogenannten Wettbewerbsfähigkeitsfonds. Die Themenfelder, die sich im Wettbewerbsfähigkeitsfonds wiederfinden, sind jedoch breit gefächert und betreffen Maßnahmen, die nicht nur Wettbewerbsaspekte umfassen. So beispielsweise das Forschungsprogramm Horizon Europa, das ein Volumen von 175 Mrd. € haben soll. Mit mehr als 67 Mrd. € soll auch der Übergang zu einer industriellen Dekarbonisierung gut ausgestattet werden. Für die Digitalisierung sind mit knappen 55 Mrd. € wie auch schon im laufenden EU-Haushaltsrahmen umfangreiche Mittel reserviert.

Für Investitionen in Gesundheit, Biotechnologie und andere innovative Bereiche der Biowirtschaft sind mehr als 22 Mrd. € aus den Mitteln des Wettbewerbsfonds vorgesehen. Gerade in diesen Bereichen ist Österreich vergleichsweise stark aufgestellt.⁶

Massive Aufwertung des EU-Militärbudgets und nachgelagerter Bereiche

Der Verteidigungsbereich ist ebenfalls Bestandteil des Wettbewerbsfähigkeitsfonds. Er soll massiv auf fast 131 Mrd. € ausgebaut werden. Die Kommission betont, dass insbesondere in Cybersecurity und Weltraumtechnologien wie Galileo, EGNOS, Copernicus und IRIS investiert werden soll. Auch in der Raumfahrtindustrie hat Österreich überragende Unternehmen mit großer Fachexpertise, die ihre Produkte bereits weltweit exportieren.⁷ Für Österreich ergibt sich dadurch die Möglichkeit, überproportional von den neuen EU-Förderprogrammen zu profitieren.

Bei militärischen Gütern hebt die Kommission den Kapazitätenaufbau bei militärischen Geräten, insbesondere die Munitionsproduktion hervor und führt zudem die Bedeutung der militärischen Mobilität an. Die Mittel für die Mobilität im Militärbereich

sollen jedoch nicht aus dem Verteidigungsfonds, sondern aus der Connecting Europe-Fazilität finanziert werden. Negative Folgen für die Anstrengungen, die Schienenverkehrsinfrastruktur und andere Maßnahmen im Verkehrsbereich zu forcieren, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, sind zu befürchten. Denn von den 51,5 Mrd. € sollen rund 17,5 Mrd. € für die militärische Mobilität verwendet werden. Für den Ausbau der Energienetze und anderer energiepolitischer Maßnahmen sind rund 30 Mrd. € vorgesehen.

Weiters in der Wettbewerbsfähigkeitsrubrik wiederzufinden (aber nicht als Teil des Wettbewerbsfähigkeitsfonds) sind Vorhaben im Rahmen des Abbaus alter Atommeiler und Aktivitäten im Bereich der Nuklearenergie, die mit insgesamt mehr als 47 Mrd. € zu Buche schlagen.

Im Wettbewerbsfähigkeitskapitel sind insbesondere auch die Bildungsagenden mit Erasmus+ mit knappen 41 Mrd. € enthalten. Sehr mager ist die Mittelausstattung für Demokratie, Gleichstellungsagenden, Bürgerbeteiligung, Medienpolitik und EU-Kulturagenden mit rund 8,5 Mrd. € für sieben Jahre. Wenig Geld sieht die EU-Kommission auch für das EU-Rechtssystem mit rund 800 Mio. € vor. Warum die Stilllegung von alten Atomkraftwerken, die Gleichstellungsagenda, die Bildungs- und die Kulturpolitik in den Bereich der Wettbewerbspolitik fallen, ist nicht nachvollziehbar.

Global Europe für Maßnahmen außerhalb Europas

Für außenpolitische Agenden plant die Europäische Union rund 215 Mrd. € über eine eigene „Global Europe“ Rubrik ein. Darunter fallen Förderungen im Zuge von EU-Erweiterungsverhandlungen und Unterstützungs-

maßnahmen wie humanitäre Hilfe und Friedenssicherung. Hilfen für die Ukraine finden sich hier nicht wieder. Diese sind im Flexibilitätsinstrument außerhalb des normalen EU-Budgets mit einem Unterstützungsrahmen in Höhe von maximal 100 Mrd. € enthalten. Die EU-Friedensfazilität in Höhe von rund 30,5 Mrd. € ist hier ebenfalls wiederzufinden.

Finanzierung des EU-Budgets

Die Europäische Kommission befasst sich auch mit der Frage der Finanzierung des EU-Finanzrahmens. Rund 58 Mrd. € pro Jahr bzw. mehr als 407 Mrd. € über sieben Jahre ab 2028 sollen mittels neuer EU-Eigenmittel aufgebracht werden. Darunter befinden sich Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelsystem, dem EU-Grenzausgleichsmechanismus, Abgaben auf nicht gesammelten Elektroschrott, einer Tabaksteuer, die 15 Prozent der nationalen Einnahmen aus dieser Steuer betragen soll und eines Beitrags von Großunternehmen in Form eines Pauschalbetrags.

Damit eine dieser Steuern eingeführt bzw. angepasst werden kann, braucht es mit Ausnahme von Adaptierungen bei den Zolleinnahmen, die Zustimmung aller EU-Mitgliedstaaten. Es reicht ein einziges EU-Land, das sich dagegen ausspricht und die Steuer kommt nicht zustande. Wie unwahrscheinlich es ist, dass einer dieser Vorschläge auch tatsächlich zur Umsetzung gelangt, zeigt der laufende EU-Haushalt. Auch damals gab es zu den Verhandlungen zum EU-Fi-

nanzrahmen 2021-2027 Vorschläge für neue Eigenmittel. Durchgesetzt hat sich letztlich nur eine einzige Einnahmenquelle, eine Abgabe auf nicht recyclebaren Kunststoff. Immerhin brachte das im Jahr 2021 rund 5,9 Mrd. € an Zusatzeinnahmen. Hochgerechnet auf sieben Jahre 42 Mrd. €. Im Verhältnis zu den mehr als 2.000 Mrd. € des laufenden Finanzrahmens ist das jedoch nur ein Tropfen auf den heißen Stein.⁸

Ohne Einigung auf neue Eigenmittel muss das EU-Budget weiterhin primär über Mitgliedsbeiträge bzw. zum Teil über EU-Zolleinnahmen finanziert werden. Und diese werden zu einem großen Teil von Beschäftigten über Lohn- und Verbrauchsteuern bezahlt.

Fazit

Der EU-Haushaltsrahmen soll erheblich aufgestockt werden. Der Fokus liegt vor allem im Wirtschafts- und im Rüstungsbereich. Gesellschaftspolitisch wichtige Themen wie die europäische Sozialpolitik und das Ziel einer klimaneutralen Union finden zwar Berücksichtigung, werden jedoch vergleichsweise mit deutlich weniger Mitteln ausgestattet. Ob die Mitgliedstaaten dem Kommissionsvorschlag in dieser Form zustimmen werden, ist sehr fraglich. Für eine Annahme des EU-Haushaltsrahmens ab 2028 ist jedenfalls eine Einstimmigkeit bei den EU-Ländern nötig.

Frank Ey, AK Wien
frank.ey@akwien.at

Die Chancen, dass es zu einer Einigung über neue EU-Eigenmittel kommt, ist gering. Damit dürften auch in den nächsten Jahren vor allem Beschäftigte und Verbraucher:innen das EU-Budget finanzieren.

1 Vgl. [Ein ambitionierter Haushalt für ein stärkeres Europa: 2028-2034](#), abgerufen am 14. August 2025.

2 [Der Europäische Sozialfonds Plus | Europäischer Sozialfonds](#), abgerufen am 13. August 2025.

3 [NextGenerationEU: für ein stärkeres und gefestigtes Europa - Europäische Union](#), abgerufen am 19. August 2025.

4 [Neue Quellen für EU-Eigenmittel \(Gastkommentar Wiener Zeitung\) - Österreichische Gesellschaft für Europapolitik](#), abgerufen am 19. August 2025.

5 [Fragen und Antworten zum EU-Aufbauplan - Bundeskanzleramt Österreich](#), abgerufen am 15. September 2025.

6 [A&W-Blog | Zukunfts- und Schlüsseltechnologien im Fokus: Warum eine Industriestrategie auch eine Technologieoffensive sein muss](#), abgerufen am 19. August 2025.

7 [Österreichische Raumfahrtindustrie und Weltraumforschung - Austria in Space](#), abgerufen am 19. August 2025.

8 [EU-Rechnungshof: „Kunststoff-Eigenmittel“ der EU-Länder zu niedrig angesetzt - Umwelt & Klima - derStandard.at · Wirtschaft](#), abgerufen am 26.8.25

VERBRENNER-AUS VOR DEM AUS? WIE DIE AUTOINDUSTRIE DIE TRANSFORMATION BLOCKIERT

Von
Alexander Eigner

Die europäische Autoindustrie befindet sich in der Krise. Während China die Vorreiterrolle in der Elektromobilität übernommen hat, blockieren Teile der europäischen Industrie die Transformation. Die beschlossenen Flottenziele der EU werden aufgeweicht und das Verbrenner-Aus 2035 wackelt. Eine Einschätzung zur aktuellen Lage.

Transformation der Autoindustrie

Die europäische Autoindustrie ist von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft und macht ca. 7 % des EU-BIPs aus. Nach Brancheneinschätzungen sind rund 13 Mio. Menschen direkt und indirekt in der Autoindustrie beschäftigt¹. Doch dieser Industriezweig befindet sich im Wandel, denn er muss die Transformation von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu solchen mit CO₂-neutralem Antrieb schaffen. Die großen transnationalen Hersteller aus Deutschland BMW, Daimler und VW sind dabei prägend für die Entwicklung der europäischen Industrie und stehen daher im Zentrum der Transformation. Getrieben wird der Trend von China. Einerseits weil das Land der weltweit größte PKW-Markt ist und andererseits den globalen Leitmarkt für Elektromobilität darstellt. Die Entscheidung auf batterieelektrische Antriebe zu setzen, ist in China längst gefallen.

Die Entscheidung, auf batterieelektrische Antriebe zu setzen, ist in China längst gefallen.

Da die europäische Autoindustrie über Jahrzehnte auf Verbrennungsmotoren spezialisiert ist, ist die Transformation eine gigantische Aufgabe, bei der die Industrie Unterstützung braucht. Bei Entscheidungen der EU zu Gesetzen oder Regulierungen wurden die Vertreter:innen der Branche stets einbezogen. Sie finden bei den Entscheidungsträger:innen viel Gehör und haben großen Einfluss. In Deutschland sichern die Autokonzerne diesen Einfluss nicht zuletzt durch

umfangreiche Parteispenden ab (2009-2014: 5,8 Millionen € an CDU/CSU, SPD, FDP, Grüne)². Sogar bei selbstverschuldeten Krisen wie dem Diesel-skandal 2015 wurden die deutschen Autokonzerne bei der Bearbeitung des Problems aktiv einbezogen.

Um die Transformation zu gestalten, Europa als zweitwichtigste Produktionsregion nach China zu etablieren und den technologischen Anschluss an China und Tesla nicht zu verlieren, arbeitet die EU-Kommission intensiv mit der Industrie zusammen. So kam es zur Einigung auf die schrittweise Reduktion der Emissionen mit dem Ziel, ab 2035 nur noch E-Autos neu zuzulassen. Begleitet wurde diese Strategie - im Sinne der Hersteller - von politischen Regularien und Förderstrukturen. Allerdings bleibt die Frage offen, ob die traditionellen Hersteller tatsächlich in der Lage sind (und den Willen dazu haben), die Transformation umzusetzen³.

CO₂-Reduktion im Verkehrssektor

Der Verkehrssektor ist in der EU (und in Österreich) besonders emissionsintensiv. Der Bereich **Inländischer Verkehr** ist mit rund 24 % nach der Energieversorgung und vor der Industrie jener Sektor mit den zweitmeisten CO₂-Emissionen⁴. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, wurden Maßnahmen zur Emissionsreduktion im Verkehrsbereich eingeleitet.

Die Kommission hat 2021 einen Gesetzesvorschlag (als Bestandteil des Pakets „Fit for 55“) für die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für neue PKWs und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt, der im April 2023 als Rechtsvorschrift in Kraft trat. Damit wurde das Aus für PKWs und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 beschlossen und die Weichen für einen klimaneutralen Verkehrssektor bis 2050 gestellt⁵.

EU-Flottenziele

Der Ansatz der Selbstverpflichtung erreichte die gesteckten Ziele nicht, war aber ein Erfolg für die Autoindustrie.

Mit dem Verbrenner-Aus wurden auch verpflichtende Flottengrenzwerte festgelegt, welche die Autohersteller verpflichten, ihre durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge zu senken. Nicht jedes Fahrzeug einzeln muss die Obergrenzen einhalten, sondern der Durchschnitt aller Fahrzeuge eines Herstellers. Das soll dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß schrittweise zu senken, bis schlussendlich 2035 keine neuen Autos mit CO₂-Ausstoß mehr zugelassen werden. Sollten die Autohersteller diese Grenzwerte nicht einhalten, drohen Strafzahlungen⁶. Die aktuellen EU-weiten PKW-Flottenziele bis 2025 betragen 93,6g CO₂/km. Für 2030 soll der Grenzwert auf 49,5g CO₂/km gesenkt werden⁷. Erste Überlegungen zu Grenzwerten des Durchschnittsverbrauchs von PKWs kamen schon in den frühen 1990er-Jahren auf, die 1995 in eine Mitteilung der Kommission mündete. Darin wird eine Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von PKWs darlegt und ein Grenzwert von 120g CO₂/km bis 2005 als möglich angesehen.

Freiwillige Selbstverpflichtung unwirksam

Für diese Maßnahme wurde die Autoindustrie in Form des europäischen Automobilherstellerverband ACEA direkt einbezogen, mit dem man sich auf eine freiwillige Selbstver-

pflichtung einigte. Die zu erreichende Ziele der Durchschnittsemissionen waren mit 140 g CO₂/km für 2008 und 120 g CO₂/km bis 2012 weniger ambitioniert als zunächst vorgesehen. Bei der Überprüfung 2007 stellte die Kommission fest, dass das Ziel bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht zu erreichen ist. Der Ansatz der Selbstverpflichtung erreichte die gesteckten Ziele nicht, war aber ein Erfolg für Autoindustrie. Durch ihren Einfluss konnte sie die Grenzwerte direkt mitverhandeln. Außerdem erreichte der Verband mit umfassendem Lobbying zwei zentrale Ziele: Erstens wurde ein erster Zielgrenzwert um ganze sieben Jahre verschoben. Zweitens schaffte es der ACEA, mögliche Sanktionen bei Nicht-Erreichen der Ziele zu verhindern. Die Anreize, die Emissionen tatsächlich zu senken, waren daher sehr gering. Obwohl die Kommission selbst erkannte, dass die Strategie gescheitert ist, hat sie für die folgende Gesetzesausarbeitung die Lobbygruppen der Autoindustrie weiter aktiv einbezogen⁸.

Zudem steht das Modell zur Berechnung des Flottenverbrauchs in der Kritik. Einerseits da die Hersteller die Berechnung selbst vornehmen. Andererseits wurden für E-Autos sogenannte Super Credits ausgehandelt. Dadurch senkt der Verkauf von E-Autos den Flottenverbrauch überproportional und führt dazu, dass überdimensionierte SUVs in den Markt gepresst werden können. Der Mechanismus berücksichtigt zudem weder das Gewicht, die Leistung noch den Stromverbrauch der E-Autos⁹.

EU-Autogipfel: Aufweichen der Flottenziele

Im Laufe des Jahres 2024 hat sich die Krise der (Auto)industrie zunehmend verschärft. Deshalb hat die EU-Kommission am 30. Jänner 2025 einen strategischen Dialog über

**Die Regel-
änderung be-
günstigt
die Nachzügler
der Branche,
die ihre Haus-
aufgaben nicht
gemacht haben,
und verringert
die Innovati-
onskraft der
europäischen
Autoindustrie**

die Zukunft der europäischen Autoindustrie gestartet. Unter der Leitung der Kommissionspräsidentin zielt die Initiative darauf ab „die europäische Automobilindustrie zu schützen und ihr eine Zukunft in der Europäischen Union zu ermöglichen“¹⁰. Unter der Einbeziehung verschiedener Akteure sollten Lösungen und Maßnahmen für die aktuellen Herausforderungen erarbeitet werden.

Anfang März 2025 wurde aus Brüssel verkündet, dass man sich auf mehr Innovation bei der Technologie für autonomes Fahren, den Ausbau der europäischen Batterieproduktion und zu mehr Flexibilität bei den CO₂-Zielen geeinigt hat. Letzteres bedeutet ein Aufschnüren der fixierten Grenzwerte. Den Autokonzernen wird damit erneut Zeit eingeräumt, um ihre Flottenziele zu erreichen, indem sie die Reduktionen über einen Zeitraum von drei Jahren (2025–2027) berechnen können. Dadurch können Defizite in einem oder zwei Jahren durch die Übererfüllung im restlichen Zeitraum ausgeglichen werden, während das Gesamtziel für 2025 beibehalten wird. Das Aus für Verbrennungsmotoren ab 2035 bleibt (vorerst) bestehen^{11,12}.

Einfluss der Autolobby

Kritik am strategischen Dialog kommt von William Todts, Direktor des Umweltdachverbands Transport & Environment, der stellvertretend für die Zivilgesellschaft teilgenommen hat. Die weiteren rund 20 Teilnehmer:innen, die die Kommission eingeladen hat, kamen jedoch überwiegend aus der Autoindustrie. Die Teilnahme von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen bringt zwar andere Perspektiven in die Debatte ein, wird allerdings von der privatwirtschaftlichen Industrie nicht gerne gesehen. So hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) versucht, die Teilnahme von Transport & Environment zu verhindern¹³.

Der Ruf nach der Änderung der Flottengrenzzielen kam u.a. vom ACEA, da viele seiner Mitglieder die Ziele nicht einhalten können und deswegen Milliarden-Strafen drohen. Das intensive Lobbying des Verbandes hat sich gelohnt und zu Lockerungen geführt. Kritik daran äußert u.a. Michael Bloss von der Grünen-Fraktion. Sein Argument: Die Glaubwürdigkeit der europäischen Gesetzgebung wird dadurch massiv untergraben und die Verzögerung vergrößert den Rückstand zu den chinesischen Herstellern noch weiter.

Höhe der Strafzahlungen

Zudem gibt es berechtigte Kritik an der prognostizierten Höhe der Strafzahlungen, die den Herstellern drohen. Während ACEA 15 Mrd. Euro Strafe nennt, kommen die Berechnungen von Transport & Environment auf höchstens eine Mrd. Euro. Der ACEA kalkuliert dabei mit den Verkäufen des ersten Halbjahres 2024. Diese Basis ist deswegen problematisch, weil die Hersteller teilweise ihre E-Autos zurückgehalten haben, um sie erst 2025 zu verkaufen. Dieser Trend zeigt sich am europäischen Markt wie auch in Österreich. So wurden in den ersten beiden Monaten 2025 in Europa um 28 % mehr E-Autos verkauft als im Vergleichszeitraum des Vorjahres¹⁴.

Transport & Environment¹⁵ rechnet außerdem vor, dass durch das Aufweichen der Flottenregeln bis 2027 rund 880.000 E-Autos weniger auf den Markt kommen. Dadurch verringert sich der Druck auf die Hersteller, erschwingliche Modelle zu produzieren, die dann auf dem Markt fehlen. Somit begünstigt die Regeländerung die Nachzügler der Branche, die ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben und verringert die Innovationskraft der europäischen Autoindustrie.

Um den Einfluss von ACEA auf die Kommission darzustellen, helfen die Durchsicht der Websites von Lobbyfacts¹⁶ und Integrity Watch¹⁷. Im Jahr 2024 hatte der ACEA ein Lobbybudget von bis zu 6 Millionen €, das sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hat. Damit wurden 28 Lobbyist:innen beschäftigt, wovon 11 direkten Zugang zum Parlament haben. Seit dem Amtsantritt der neuen Kommission im Dezember 2024 haben 220 High-Level-Meetings mit ACEA stattgefunden. Damit liegt der Verband auf Platz 11 und somit im absoluten Spitzenfeld der stärksten Lobbygruppen in der EU.

Hintertür E-Fuels

Im Jahr 2024 hatte der ACEA ein Lobbybudget von bis zu 6 Mio Euro, das sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hat

Das geplante Verbrenner-Aus beinhaltet eine Hintertür: E-Fuels. Es sind die deutschen Hersteller, die unter dem Deckmantel der Technologieoffenheit die Möglichkeit für Verbrennungsmotoren offenhalten wollen. Biokraftstoffe prägen seit Jahren die Transformationsdebatte, denn theoretisch können E-Fuels Verbrennungsmotoren CO₂-neutral betreiben. Praktisch ist das beinahe unmöglich. Treiber dieser vermeintlichen Alternative ist die Mineralölinindustrie, da sie die weitgehende Elektrifizierung der Autoindustrie verhindern will. Ihr Mittel: Behaupten, dass Mineralöl sauber ist. Die Autoindustrie fährt diesen Kurs mit, wissend, dass die Zukunft in batterieelektrischen Fahrzeugen liegt. Sie profitiert durch das Aufweichen der Regeln allerdings weiter vom fossilen Geschäft¹⁸.

Gewinnrückgang nach Rekordgewinnen

Die unabhängige Forschungsorganisation SOMO¹⁹ kritisiert die europäische Autoindustrie und die Vorgehensweise der EU besonders hart. Ihrer Recherche nach verwendet die Industrie bewusst den Sprachgebrauch der Krise, um finanzielle und regulatorische Unterstützung zu erhalten,

obwohl sie weiterhin große Gewinne verbucht und beachtliche finanzielle Reserven besitzt. Sie verwendet ihre Ressourcen allerdings kaum für eine Transformation, sondern nutzt vielmehr ihren politischen Einfluss zur Verteidigung des Verbrenners. Das lässt sich am Beispiel VW verdeutlichen: 2024 hat VW fast 3 Millionen Euro für Lobbyarbeit in der EU ausgegeben, hat 128 hochrangige Treffen mit EU-Beamten abgehalten und 16 Lobbyisten beschäftigt – vier davon mit direkten Zugang zum EU-Parlament.

Die EU schützt etablierte Unternehmen mit Subventionen, Puffern und flexiblen Regulierungen, obwohl diese Milliardengewinne verbuchen und wenig Bereitschaft für Veränderung zeigen. Für SOMO liegt die eigentliche Krise nicht in der finanziellen Schieflage der Industrie, sondern an der mangelnden Bereitschaft sowohl der Autohersteller als auch der EU, eine echte Transformation umzusetzen.

Der Soziologe Klaus Dörre²⁰ ergänzt: Wenn aktuell in der deutschen Autoindustrie von Gewinneinbußen die Rede ist, wird vom Rekordjahr 2022 ausgegangen, was den Eindruck erweckt, der Autoindustrie geht es besonders schlecht. Dörre erkennt auch, dass die deutschen Hersteller durch die hohen Gewinne der letzten Jahre innovationsfaul geworden sind. Speziell VW setzt zu stark auf hochpreisige SUVs und ist nicht in der Lage, ein E-Auto für unter 20.000 € auf den Markt zu bringen. Auch für Dörre sind schlechte Management-Entscheidungen für die Krise verantwortlich oder haben sie zumindest verstärkt. Die Auswirkungen bekommen allerdings die Beschäftigten zu spüren. Dieser unklare Weg führt bei den Belegschaften zu Misstrauen, Enttäuschung und Zorn.

Verbrenner-Aus vor dem Aus? Wie die Autoindustrie die Transformation blockiert

Wenn aktuell in der deutschen Autoindustrie von Gewinneinbußen die Rede ist, wird vom Rekordjahr 2022 ausgegangen, was den Eindruck erweckt, der Autoindustrie gehe es besonders schlecht

Arbeitsplätze und Transformation

In der Debatte um die Transformation der Autoindustrie stellt sich häufig die Frage, welche Arbeitsplätze in welcher Qualität in Europa überhaupt gesichert werden können. Auch hier steht die deutsche Autoindustrie mit ihren vielen Beschäftigten im Zentrum der Debatte. Allerdings zeigt sich seit vielen Jahren, dass die Auslandsproduktion stark zunimmt und mittlerweile mehr als doppelt so viele Fahrzeuge der deutschen Hersteller im Ausland produziert werden. „Das oft bemühte Bild vom ‚Exportweltmeister Deutschland‘ führt dabei in die Irre. Denn der bei Weitem größte Teil deutscher Pkw wird nicht nur im Ausland verkauft – er wird auch dort produziert“²¹.

Oftmals wird die Elektromobilität als Ursache für den Verlust von Arbeitsplätzen

angesehen. Allerdings betreiben die deutschen Autokonzerne schon seit Jahrzehnten eine Verlagerung in sogenannte low-cost-countries. Der frühere VW-Betriebsrat Stephan Krull²² beziffert, dass in Deutschland in den vergangenen sechs Jahren rund 75.000 Arbeitsplätze in der Auto- und Zulieferindustrie verlagert oder gestrichen wurden. Krull sieht die Gründe in den Entscheidungen der Hersteller, von einer verfehlten Modellstrategie (teure SUVs), über die verschlafene Mobilitätswende bis hin zu hohen Gewinnausschüttungen. So hat der VW-Vorstandschef Oliver Blume²³ 2024 (als erster DAX-Konzernchef) mehr als 10 Millionen Euro kassiert.

Gewerkschaften und Transformation

Die IG Metall²⁴ erwartet auch einen weiteren Abbau von Arbeitsplätzen in der Auto-

Kurswechsel

Zeitschrift für gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitische Alternativen
www.kurswechsel.at

Jahrgang 2025



HEFT 1: Was wurde eigentlich aus ... der Zukunft?

Thesen, Themen und Zukunftsprognosen aus 40 Jahren Kurswechsel im Aktualitätstest.



HEFT 2: (Gesellschafts-)kritische Ökonomie in Österreich

Kritisch denken und forschen über Wirtschaft und Gesellschaft – was bisher geschah und was dem neoliberalen Umbau der Wissenschaft standhält.



HEFT 3: Kriegs- und Friedenswirtschaft

Wiederaufbau kriegszerstörter Gebiete sowie Ausbau der Rüstungsindustrie sind heute gleichzeitig Thema der Europäischen Politik. Weltweit wird so viel für das Militär ausgegeben wie nie zuvor. Stehen wir vor einer neuen Kriegswirtschaft oder gibt es Alternativen?



HEFT 4: Boden zwischen Markt und Politik

Wohnen, Anbauen, Baden, Produzieren, Wildleben, Spekulieren – wer darf wieviel Grund und Boden wofür nutzen, und gegen welche Gegenleistung? Bodenpolitik rückt zusehends ins Rampenlicht und wirft weitreichende Planungsfragen auf.

Einzelheft € 12,—
Normalabonnement € 34,—
StudentInnenabonnement € 18,—
Auslandsabonnement € 42,—

Bestellung an: Sonderzahl Verlag
Tel.: (0043-1) 586 80 70
E-Mail: verlag@sonderzahl.at
www.sonderzahl.at

Kritik im Abo

Die EU schützt etablierte Unternehmen mit Subventionen, Puffern und flexiblen Regulierungen, obwohl diese Milliarden Gewinne verbuchen und wenig Bereitschaft für Veränderung zeigen

industrie und setzt auf eine ökologische, soziale und demokratische Transformation, um Massenentlassungen abzuwenden. Um diese aktiv gestalten zu können, ist eine breite Akzeptanz der Beschäftigten notwendig. Dabei spricht sich die Gewerkschaft neben der Elektromobilität für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Ladeinfrastruktur aus sowie auf die Wind- die Batteriebranchen. Für Österreich gilt ähnliches, wie der Vorsitzende der PRO-GE Reinhold Binder sagt: „Die größte Gefahr wäre das Nichtstun, denn die Transformation ist voll im Gange“²⁵. Die Beschäftigten müssen richtig ausgebildet und qualifiziert werden und es braucht eine Industriestrategie, die Zukunftssektoren aufbaut und die bestehende Industrie sozial-ökologisch transformiert. Die Transformation ist aufwendig und auch teuer. Um Vertrauen aufzubauen und abzusichern, brauchen Unternehmen wie auch Beschäftigte klare Leitplanken für den Umbau.

Politische Unklarheit führt zu wirtschaftlicher Unsicherheit

Unklare politische Rahmenbedingungen wirken sich bremsend auf die Entwicklung aus und sorgen für große Unsicherheit, warnt Axel Preiss von der Unternehmensberatung EY. Während Europa einen industriepolitischen Zick-Zack-Kurs verfolgt, baut China den Vorsprung in der E-Mobilität weiter aus. Der europäischen Industrie fehlt eine klare Strategie für die Transformation und sie sieht sich daher mit einem teuren Nebeneinander von Verbrennern und E-Autos konfrontiert²⁶. Dieser unklare Kurs der EU-Kommission bedroht nicht nur die eigenen Klimaziele. Vielmehr erzeugt das große Unsicherheiten bei Beschäftigten der Industrie, die um Arbeitsplätze fürchten, den Konsument:innen, die eine Mobilitätsform wählen müssen und

den Unternehmen, die sich nicht sicher sein können, ob aktuelle Richtlinien auf Dauer Bestand haben werden.

Hält das Verbrenner-Verbot ab 2035?

Mit dieser Frage wird sich die EU-Kommission ab Herbst 2025 beschäftigen, wenn sie das Verbrenner-Aus zwischenprüft. Die Rufe, das Verbot aufzuschnüren, werden aktuell wieder lauter, sowohl von liberalen und konservativen Politiker:innen als auch von der Industrie selbst²⁷. Erst im August hat sich Mercedes-Benz-Vorstandschef (und ACEA-Präsident) Ola Källenius klar gegen das Verbrenner-Aus ausgesprochen: „Wir müssen einen Realitätscheck machen. Sonst fahren wir mit Vollgas gegen die Wand“²⁸. Seine zweite Warnung: Kurz vor dem Verbrenner-Verbot wird es zu einer sehr hohen Nachfrage kommen, was dem Klima wiederum gar nichts bringt. Anstatt eines Verbotes, sollten weitere Anreize für die Elektromobilität geschaffen werden. In dieselbe fossile Kerbe schlägt die Präsidentin des Verbands der Autoindustrie, Hildegard Müller: „Verbotsdebatten helfen nicht“²⁹.

Allerdings gibt es auch Gegenstimmen aus der Industrie. Schon im September 2024 haben sich 50 Unternehmen aus den Bereichen Automotive und Transport, darunter Volvo und Uber, in einer gemeinsamen Erklärung³⁰ für das Beibehalten der Ziele ausgesprochen. Das Ziel für 2035 gibt den Unternehmen einen klaren Weg vor, um die Transformation zu vollziehen. Jim Rowan, (bis Juni 2025) Top-Manager bei Volvo betont den Blick in die Zukunft: „Europa kann es sich nicht leisten, dass die Elektrifizierung scheitert oder der Übergang verzögert wird“³¹. Es muss demnach schnell in die Zukunft investiert werden. Wenn die europäi-

Verbrenner-Aus vor dem Aus? Wie die Autoindustrie die Transformation blockiert

Der europäischen Industrie fehlt eine klare Strategie für die Transformation und sieht sich daher mit einem teuren Nebeneinander von Verbrennern und E-Autos konfrontiert

sche Autoindustrie an der Elektromobilität zweifelt, schadet sie sich langfristig selbst.

Fazit

Die wirtschaftliche Situation der Autoindustrie in Europa ist aktuell schwierig und vieles steht auf dem Spiel. Gerade deswegen sollte die EU-Kommission ihre eigenen Ziele nicht aus den Augen verlieren. Die Transformation ist bereits in vollem Gange und statt die Veränderungen aufgrund kurzfristiger Profitinteressen der großen Autokonzerne auszubremsen, sollten die Leitplanken klar und langfristig gesetzt werden. Wer jetzt an der Transformation zweifelt, schadet sich langfristig selbst. Nur

mit einem klaren Enddatum ließen sich Investitionen und Entwicklungen in die richtige Richtung lenken. Bleibt zu hoffen, dass die Kommission dem Lobbying der Autoindustrie stand- und am Verbrenner-Aus ab 2035 festhält.

Alexander Eigner, AK Wien.
alexander.eigner@akwien.at

- 1 <https://www.acea.auto/figure/employment-trends-in-eu-automotive-sector/> (22.08.2025).
- 2 Spohr, Florian (2023): Lobbyismus? Klare Antworten aus erster Hand. München: UKV Verlag.
- 3 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 4 <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20180301STO98928/treibhausgasemissionen-nach-landern-und-sektoren-infografik> (22.08.2025).
- 5 <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20221019STO44572/verkaufsverbot-fur-neue-benzin-und-dieselfahrzeuge-ab-2035-was-bedeutet-das> (22.08.2025).
- 6 <https://www.bundesumweltministerium.de/themen/verkehr/haeufig-gestellte-fragen-zu-co2-flottenzielen> (22.08.2025).
- 7 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023D1623&qid=1750248246443> (22.08.2025).
- 8 Nowak, Felix & Sternkopf Benjamin (2015): Lobbyismus in der Verkehrspolitik: Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Berlin.
- 9 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 10 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_299 (22.08.2025).
- 11 https://germany.representation.ec.europa.eu/news/de-zukunft-der-europaischen-automobilindustrie-innovation-saubere-mobilitat-und-2025-03-03_de (22.08.2025).
- 12 https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-legt-aktionsplan-fur-europas-automobil-industrie-vor-2025-03-05_de (22.08.2025).
- 13 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/autolobby-am-steuer-119993/> (22.08.2025).
- 14 <https://www.derstandard.at/story/3000000268420/sollen-autobauer-schon-heuer-strafe-zahlen-wenn-sie-das-klimaziel-verfehlen> (22.08.2025).
- 15 <https://www.transportenvironment.org/articles/how-the-3-year-average-flexibility-weakens-the-2025-car-co2-target-and-delays-bevs> (22.08.2025).
- 16 <https://www.lobbyfacts.eu/datacard/association-des-constructeurs-europeens-dautomobiles?rid=0649790813-47> (22.08.2025).
- 17 <https://integritywatch.eu/organizations.php> (22.08.2025).
- 18 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-in-der-eu/autolobby-am-steuer-119993/> (22.08.2025).
- 19 <https://www.somo.nl/manufactured-crisis/> (22.08.2025).
- 20 https://www.tagesschau.de/inland/regional/hessen/hr-soziologe-im-interview-vw-beschaefigte-in-baunatal-fuehlen-sich-abgewertet-100.html?at_medium=tagesschau&at_campaign=DeviceSharing&at_content=SiteSharing (22.08.2025).
- 21 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 22 https://www.express-afp.info/wp-content/uploads/24-12_Krull_Lohnverzicht-sichert-keine-Arbeitsplaetze.pdf (22.08.2025).
- 23 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/finanzen/dax-chef-gehaelter-ranking-blume-vw-porsche-cook-apple-100.html> (22.08.2025).
- 24 Boewe, Jens & Schulten, Johannes (2023): Die Transformation der globalen Autoindustrie. Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- 25 <https://www.arbeit-wirtschaft.at/reinhold-binder-gewerkschaft-pro-ge-transformation-industriepolitik/> (22.08.2025).
- 26 <https://www.derstandard.at/story/3000000259416/wer-saegt-hier-am-verbrenner-aus-und-ist-das-gut-oder-schlecht-fuer-die-autindustrie> (22.08.2025).
- 27 <https://www.derstandard.at/story/3000000268420/sollen-autobauer-schon-heuer-strafe-zahlen-wenn-sie-das-klimaziel-verfehlen> (22.08.2025).
- 28 <https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/19990453/mercedes-boss-warnt-sonst-fahren-wir-mit-vollgas-gegen-die-wand> (22.08.2025).
- 29 <https://www.elektroauto-news.net/news/vda-praesidentin-mueller-verbotsdebatten-helfen-nicht> (22.08.2025).
- 30 <https://www.transportenvironment.org/articles/dont-re-open-the-eu-2035-cars-target-say-volvo-uber-avvens-and-47-other-companies> (22.08.2025).
- 31 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-03/autoindustrie-elektromobilitaet-verbrenner-aus-volvo-jim-rowan> (22.08.2025).

MOBILITÄTSWENDE PRODUZIEREN – EINE ALLIANZ FÜR DEN EUROPÄISCHEN BAHNAUSBAU SCHAFFEN

Von
Julia Eder

Die Eisenbahn ist das ökologischste kollektive Verkehrsmittel für mittlere und längere Distanzen. Dennoch ist in der EU meist von E-Autos die Rede, wenn es um die Mobilitätswende geht. Investitionen in ein gut ausgebautes und zuverlässiges europäisches Bahnnetz sind aber nicht nur ökologisch sinnvoll. Auch die weltweit führenden Unternehmen der europäischen Bahnindustrie würden profitieren und neue, gute Arbeitsplätze entstehen. Dafür braucht es eine Allianz für den transeuropäischen Bahnausbau.

Der Verkehrssektor ist einer der wichtigsten CO₂-Emittenten in der EU und auch in Österreich. Außerdem ist es der einzige Sektor in Österreich, in dem die Emissionen seit den 1990er-Jahren mit 42% stark angestiegen sind.¹ Ein wichtiger Ansatzpunkt für einen sozial-ökologischen Umbau bietet sich daher in diesem Feld.

Debatten zur Mobilitätswende in Europa werden allerdings oft sehr eng geführt. Häufig geht es nur um die Umstellung von Verbrennermotoren auf Elektroantriebe. Motorisier-

ter Individualverkehr steht also im Zentrum. Das ist erstaunlich, weil Europa eigentlich der Kontinent mit dem dichtesten Eisenbahnnetz ist. Es verfügt außerdem über eine äußerst wettbewerbsfähige Bahnindustrie, die Schienen, Waggons, Gleisbaumaschinen, Weichen sowie Sicherungs- und Signaltechnik an der Weltspitze baut.¹ Laut einem Dokument der Generaldirektion Binnenmarkt der Europäischen Kommission aus 2024 ist die europäische Bahnindustrie für 659.000 Arbeitsplätze direkt verantwortlich und steuerte 102 Mrd. Euro zum EU-BIP bei.²

Studie

**Lukas Cserjan, Julia Eder,
Anna Hornykewycz, Laura Porak
und Stephan Pühringer**
Mobilitätswende produzieren
Johannes Kepler Universität, 2025

Die Studie „Mobilitätswende produzieren“ (2025) wurde von der Arbeiterkammer Wien und der Arbeiterkammer Oberösterreich gefördert.

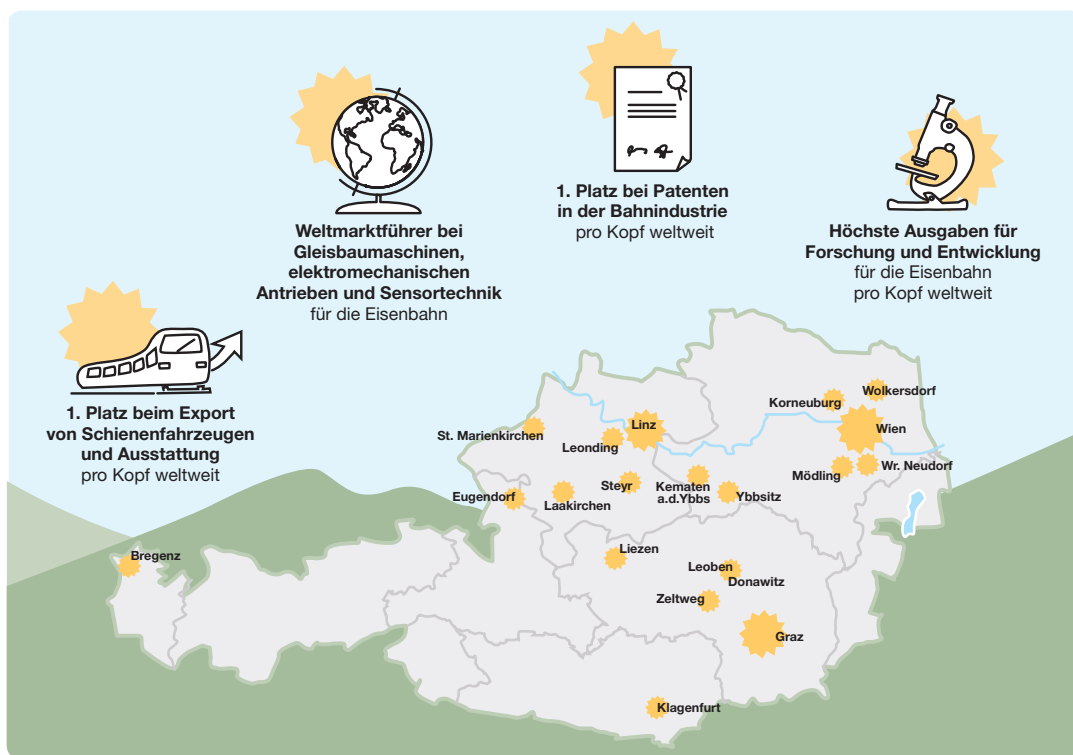
Sie kann hier abgerufen werden →



Bahn(industrie)weltmeister Österreich

In Europa ist die Bahnindustrie allerdings nicht gleichmäßig verteilt. Österreich ist nicht nur das Nummer 1 Land der Bahnfahrer:innen in der EU.³ Es ist auch nach wie vor das Land weltweit mit den – relativ zur Bevölkerungsgröße – höchsten Exporten von Schienenfahrzeugen und Ausstattung, mit den meisten Patenten im Bahnbereich und den höchsten Ausgaben für Forschung und Entwicklung pro Kopf.⁴ Es erstaunt deshalb nicht, dass es auch mehrere österreichische Weltmarktführer in den Bereichen Gleisbaumaschinen, elektromechanische Antriebe, Schienen- und Weichenproduktion sowie Sensortechnik gibt, die in unterschiedlichen Regionen Österreichs angesiedelt sind (siehe Abbildung 1). Davon sind einige Hid-

Mobilitätswende produzieren – Eine Allianz für den europäischen Bahnausbau schaffen



den Champions, deren Firmennamen zwar öffentlich wenig bekannt sind, die aber in ihrer speziellen Nische beim Umsatz Nummer 1 auf dem europäischen Markt oder unter den Top 3 auf dem Weltmarkt sind.⁵ Die Exportstärke in diesem Bereich wird auch von den liberalen Wirtschaftswissenschaftlern Gabriel Felbermayr und Martin Braml im Buch „Der Freihandel hat fertig“ aus 2024 betont.⁶

In Österreichs Bahnindustrie gibt es mehr Endfertigung als in der Autoindustrie, weshalb die Kontrolle über Lieferketten größer ist und die Gefahr von Produktionsverlagerungen geringer.

Die Unternehmen aus der Bahnindustrie gehören zu unterschiedlichen Branchen, vor allem zur metallverarbeitenden Industrie, zur IT und zur Elektro- und Elektronikindustrie. Damit sind sie Branchen mit vergleichsweise guten Kollektivverträgen, die gute Löhne und Arbeitsbedingungen bieten. Direkt beschäftigt waren laut dem Austrian Rail Report 2025 in der Bahnindustrie im Jahr 2024 ca. 18.800 Menschen, was einen Anstieg von fast 3.800 Beschäftigten seit dem letzten Austrian Rail Report 2023 darstellt.⁷ Diese Beschäftigten sind hoch qualifiziert und für die Innovationsstärke verant-

wortlich. Werden indirekt und induzierte Beschäftigte noch hinzugerechnet, verdoppelt sich die Zahl nahezu. Damit ist die Bahnindustrie ungefähr ein Viertel so groß wie die Autozulieferindustrie, die 2024 76.900 direkt Beschäftigte (inklusive Arbeitskräfteüberlassung) beschäftigte.⁸ Im Gegensatz zur Autoindustrie haben aber viele Unternehmen der Bahnindustrie ihren Hauptsitz in Österreich und sind nicht bloße Niederlassungen ausländischer Großkonzerne. Dadurch gibt es in der Bahnindustrie mehr Endfertigung als in der Autoindustrie, weshalb die Kontrolle über Lieferketten größer ist und die Gefahr von Produktionsverlagerungen geringer ist.⁹ Welche Chancen und Herausforderungen bestehen also in Zusammenhang mit dem Bahnausbau in Europa? Wie könnten österreichische Unternehmen und Beschäftigte davon profitieren? Diese und weitere Fragen haben wir – fünf Autor:innen der Johannes Kepler Universität Linz – in der AK-geförderten Studie „Mobilitätswende produzieren“ beantwortet.¹⁰ Wir führten insgesamt 22 Interviews mit Geschäftsfüh-

rung und Betriebsrat von Bahnindustriunternehmen und anderen Stakeholdern im Bahnbereich. So konnten wir detaillierte Einblicke in deren Stärken und Herausforderungen sowie in die Arbeits- und Entgeltbedingungen gewinnen (siehe Kapitel III. der Studie).

Der Bahnausbau als Konjunkturmotor

Pro Jahr könnten bis zu 14.400 neue Arbeitsplätze entstehen, die meisten davon in der Bauwirtschaft.

Im Rahmen der Studie berechneten wir im Kapitel II. die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die der Ausbau des „Zielnetz 2040“ – der langfristigen Ausbauposition der ÖBB – in Österreich zur Folge hätte. Zwischen 2024 und 2040 würden zwischen 20,7 und 24,4 Mrd. Euro an Wertschöpfung entstehen. Der Wertschöpfungsmultiplikator wäre dabei 1,2. Das bedeutet, dass für jeden investierten Euro 1,2 Euro an Wertschöpfung entstehen. Die Bilanz ist somit positiv und die öffentlichen Investitionen würden sich im doppelten Sinne auszahlen. Pro Jahr könnten außerdem bis zu 14.400 neue Arbeitsplätze entstehen, die meisten davon in der Bauwirtschaft.

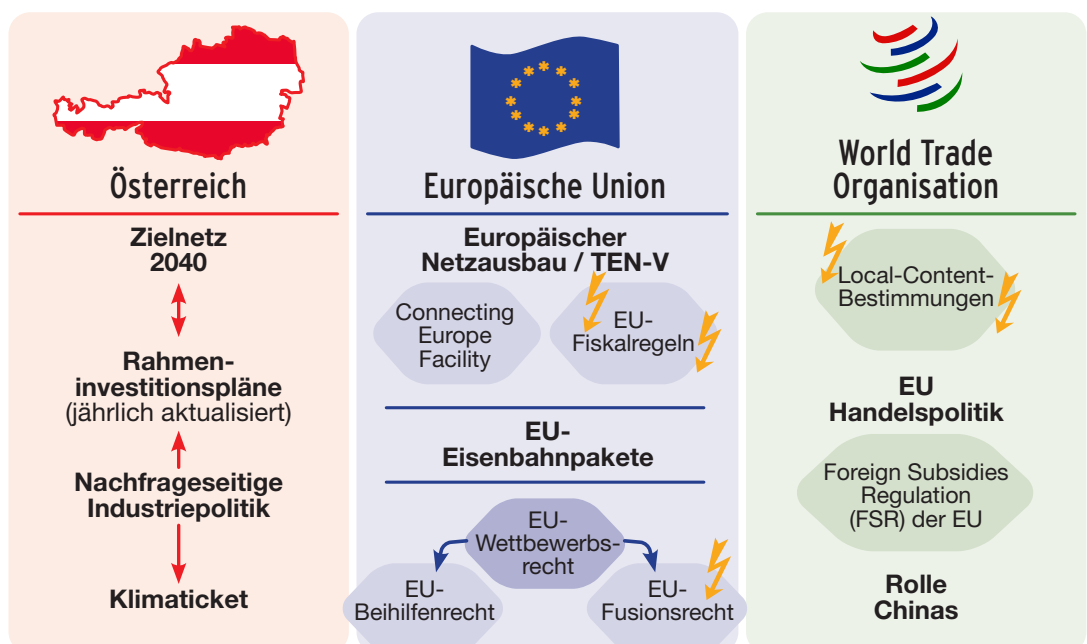
Dennoch hängt in Österreich – wie auch sonst überall – der Bahnausbau stark vom staatlichen Willen und Finanzierungsmöglichkeiten ab. Die aktuelle Budgetsituation in Österreich erforderte Einschnitte bei der jährlichen Fortschreibung des ÖBB-Rahmenplans. Manche Infrastrukturprojekte mussten deshalb nach hinten verschoben werden.¹¹ Hier zeigt sich auch deutlich, was die Bahnindustrie grundlegend von der Autoindustrie unterscheidet: Es gibt keine Haushaltsnachfrage nach Zügen und Bahntechnologie. Der wichtigste Nachfrager ist üblicherweise der Staat bzw. staatsbetriebene Eisenbahnlinien. Zwar gibt es seit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa insbesondere im Güterverkehr auch sehr viele private Anbieter:innen.¹² Beim Personenverkehr dominieren in vielen EU-Mitgliedsstaaten aber nach wie vor Staatsbahnen.

Industriepolitik für die Mobilitätswende

Da die österreichischen Bahnunternehmen weltweit im Spitzenfeld liegen, ist eine an-

Abbildung 2:
Der institutionelle
Rahmen, in dem
sich die europäische
Bahnindustrie bewegt

Quelle: eigene Darstellung.



gebotsorientierte Industriepolitik über die bestehenden horizontalen Maßnahmen (z.B. Förderung von Forschung und Entwicklung, Investitionsprämien u.a.) hinaus nicht nötig. Der Bahnbereich ist aber perfekt geeignet für nachfrageseitige Industriepolitik, bei der der Staat über öffentliche Beschaffung als wichtigster Nachfrager auftritt. Durch Maßnahmen wie das Klimaticket kann zusätzlich der private Konsum von Bahndienstleistungen gestärkt werden, was sich indirekt auf Aufträge für die Bahnindustrie auswirkt.

Eine Industriepolitik für die Bahn muss mit Bildungs-, Arbeitsmarkt-, Verkehrs- und Raumordnungspolitik gut abgestimmt sein.

Eine Industriepolitik für die Bahn muss mit Bildungs-, Arbeitsmarkt-, Verkehrs- und Raumordnungspolitik gut abgestimmt sein. Es braucht ausreichend Fachkräfte, die Schienenfahrzeuge und Infrastruktur warten und bauen können. Und es benötigt eine Raumordnung, die die Nutzung nachhaltiger Verkehrslösungen ermöglicht. Aktuell sind wegen der starken Zersiedelung in Österreich zu viele Menschen auf ihr Auto angewiesen. Ein Bahnanschluss ist auch nicht überall sinnvoll umsetzbar. Es braucht daher multimodale Verkehrslösungen, die dazu anregen, das Auto möglichst wenig und kurz zu benutzen, weil es attraktivere Alternativen gibt.

Vermehrte Öffi-Nutzung würde dann auch die öffentlichen Ausschreibungen für Bau und Wartung von Schienenfahrzeugen und Infrastruktur erhöhen. Es dürften bei größeren Aufträgen in Österreich sowohl Anbieter:innen aus anderen EU-Staaten als auch internationale Mitbewerber:innen mitbieten. Umgekehrt hätten aber auch österreichische Anbieter:innen sehr gute Chancen, öffentliche Aufträge in Europa und in Drittstaaten zu bestreiten. Das liegt einerseits an den Regeln des EU-Binnenmarkts und andererseits am „Agreement on Government Procurement“ (Übereinkommen über das

öffentliche Beschaffungswesen) der WTO, das für „interessierte“ WTO-Mitgliedsstaaten geschaffen wurde, weil Länder des Globalen Südens verweigerten, Regeln für die öffentliche Beschaffung auf WTO-Ebene zu vereinbaren. Letztere befürchteten nämlich, dadurch einen wichtigen politischen Spielraum zu verlieren, mit dem die heimische Wirtschaft gefördert werden kann. Als Vertragspartner:innen müssen die EU-Staaten öffentliche Aufträge über bestimmten Schwellenwerten zwingend international ausschreiben, was die Problematik der chinesischen Konkurrenz (siehe unten) verschärft hat.

Dennoch könnte die öffentliche Beschaffung auch als Hebel eingesetzt werden, gezielt die heimische Industrie zu stärken und gleichzeitig hohe Standards durchzusetzen bzw. zu bewahren. Im Rahmen des Bestbieterprinzips können bei öffentlichen Ausschreibungen sogenannte Sozial-, Umwelt- und/oder Qualitätskriterien inkludiert werden. In diesem Fall ist nicht wie beim Billigstbieterprinzip nur der billigste Preis für den Zuschlag bei der Vergabe verantwortlich.¹³ Da die österreichische Bahnindustrie höchste Standards erfüllt, würde sie von einem beschleunigten Bahnausbau in Europa auf jeden Fall profitieren.

Die europäische Dimension

Auf EU-Ebene gibt es im Bereich der Bahn zwei große entscheidende Initiativen. Erstens wurden zwischen 2001 und 2013 vier Eisenbahnpakete verabschiedet, die den Eisenbahnverkehr in der EU harmonisieren und liberalisieren sollten. Sie sind zum Beispiel dafür verantwortlich, dass die Netzbetreiber und die Bahnbetreiber nicht mehr dasselbe Unternehmen sein dürfen. So sollte auch privaten Anbieter:innen ein einfacherer Zugang zur Netzinfrastruktur ermöglicht

Chinesische Hersteller haben stark aufgeholt und gewinnen immer häufiger Ausschreibungen in Drittstaaten, die früher von europäischen Unternehmen dominiert wurden.

werden. In Österreich hatte dies beispielsweise zur Folge, dass die Westbahn die Schieneninfrastruktur der ÖBB Infrastruktur AG genauso wie die ÖBB Personenverkehr AG nutzen kann.

Zweitens ist im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) auch der transeuropäische Bahnausbau beschlossene Sache. Die reale Umsetzung hinkt den Zielen allerdings hinterher.¹⁴ Mit der „Connecting Europe Facility“ (CEF) für Transport¹⁵ gibt es ein EU-Förderinstrument, um den transeuropäischen Infrastrukturausbau voranzutreiben. Sie vergibt im Rahmen des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens der EU (2021-2027) Zuschüsse in der Höhe von bis zu 25,8 Mrd. Euro, wovon 11,3 Mio. für Länder mit EU-Kohäsionsfondsansprüchen reserviert sind.¹⁶ IndustriAll Europe argumentiert in ihrem Positionspapier „Die europäische Eisenbahnindustrie auf Schiene bringen“ allerdings, dass die Mittel nicht ausreichend sind. Sie fordert einen europäischen Investitionsplan für die Schiene und die Aufstockung der CEF-Mittel für Verkehr, insbesondere weil die Aufbau- und Resilienzfazilität von NextGenerationEU mit Ende 2026 ausläuft, die auch mit 55 Mrd. Euro Bahnprojekte gefördert hat.¹⁷

Zugleich schränken aber die EU-Fiskalregeln auf nationaler Ebene für viele Mitgliedsstaaten den Investitionsspielraum – auch für Infrastrukturausbau und -erneuerung – stark ein (Österreich hat hier eine eigene Lösung – siehe oben und hier¹⁸). Zusätzlich haben sich noch Länder wie Deutschland oder die Slowakei selbst eine Schuldenbremse verordnet. Während sie in Deutschland gerade gelockert wird, steht sie in der Slowakei im Verfassungsrang. Solche einschränkenden Finanzierungsregeln (wie auch deren Aufhebung) auf eu-

ropäischer oder nationaler Ebene wirken sich indirekt auch auf die Auftragslage der österreichischen Bahnindustrie aus, die wegen ihrer Stärke ganz klar vom europäischen Bahnausbau profitieren würde. In diesem Zusammenhang ist der Vorschlag von IndustriAll Europe unterstützenswert, dass für Investitionen in Schienenverkehr eine grüne goldene Investitionsregel gelten sollte¹⁹, sodass Schulden, die durch den Bahnausbau entstehen, nicht für die Einhaltung der Fiskalregeln relevant sind.

Verschärfter globaler Wettbewerb

Beim Bahnausbau verschärft sich allerdings auch der globale Wettbewerb zusehends (siehe Kapitel 12.2 und 12.3). Vor allem chinesische Hersteller haben stark aufgeholt und gewinnen immer häufiger Ausschreibungen in Drittstaaten, die früher von europäischen Unternehmen dominiert wurden. Als zwei zentrale Hemmschuhe europäischer Unternehmen werden in der neuen, global angespannten Situation das EU-Wettbewerbsrecht und die EU-Handelspolitik diskutiert (siehe Abbildung 2). Ersteres soll über das Fusions- und Beihilfenrecht verhindern, dass Unternehmen sich zu so großen Einheiten zusammenschließen, dass in Europa Oligopole oder Monopole entstehen und, dass die Ausschüttung nationaler Beihilfen in der EU stark eingeschränkt ist, um den Wettbewerb am EU-Binnenmarkt nicht zu verzerren. Zugleich geraten europäische Unternehmen auch aufgrund dieser Bestimmungen auf dem Weltmarkt immer stärker ins Hintertreffen, vor allem gegenüber chinesischen Produzenten wie dem weltgrößten Zughersteller CRRC.²⁰

Auch in der EU-Handelspolitik zeigen sich die Widersprüche immer offener (siehe Abbildung 2). Die Europäische Kommission ist

global während der letzten zehn Jahre – seit der ersten Kandidatur von Donald Trump zum US-Präsidenten – als „letzte Hüterin“ des Freihandels aufgetreten. Dazu gehörte auch, dass bei öffentlichen Vergaben in der EU auch internationale Anbieter mitbieten dürfen. Diese gewinnen allerdings immer öfter – nicht nur im Bahnbereich – chinesische Mitbewerber wegen des niedrigen Preises. Unterstellt wurde, dass dies nur wegen der Subventionen durch den chinesischen Staat möglich wird – durch Beihilfen also, die in der EU nicht in derselben Höhe vergeben werden können.²¹

Aus diesem Grund wurde mit der „Foreign Subsidies Regulation“ (FSR) ein EU-Handelsschutzinstrument geschaffen, mit dem bei konkretem Verdacht bei Ausschreibungen untersucht werden kann, ob Subventionen in Drittstaaten für „unlauteren“ Wettbewerb gesorgt haben.²² Seine Wirksamkeit wird aktuell überprüft. Die Klassifikation von „Subvention“ fällt in diesem Zusammenhang äußerst breit aus. Es werden auch einige Beihilfen gelistet, die zumindest in Österreich beim Bahnbau bis zum EU-Beitritt üblich und für die Größe des heutigen Bahnnetzes und die Stärke unserer Bahnindustrie auch entscheidend waren, z.B. günstige Kredite, Zuschüsse, Bereitstellung von Grundstücken sowie die Stimulation von Binnennachfrage durch staatliche Investitionen in die Bahn.²³ Es wird also China eine Subventionspolitik vorgehalten, die in allen westlichen Ländern die Bahn groß gemacht hat.

Ehrlicher und leichter zu überprüfen wäre es, gleich eine „local content“-Auflage einzuführen. Das würde bedeuten, dass bei öffentlichen Aufträgen ein gewisser Teil der Wertschöpfung verpflichtend in der EU erfolgen muss, z.B. 50%. Die Vorschreibung von lo-

kalen Wertschöpfungsanteilen – auf englisch „local content“ genannt – ist zwar nach den aktuell geltenden Regeln der Welthandelsorganisation WTO grundsätzlich nicht möglich. Allerdings werden diese von vielen Mitgliedsstaaten aktuell strapaziert oder gebrochen – und das ohne ernsthaft negative Konsequenzen.²⁴ „Local content“-Bestimmungen hätten zudem noch den Vorteil, dass sie in reguläre Bestbieterverfahren inkludiert werden könnten, also zusätzlich zu Auflagen in den Bereichen Umwelt und gute Beschäftigung einfließen könnten. Es wäre dann bei der Auswahl des Anbieters nicht nur der niedrigste Preis ausschlaggebend, was für die europäische Industrie vorteilhaft wäre.

Allianz für den transeuropäischen Bahnausbau

Die Studie „Mobilitätswende produzieren“ enthält einige Politikempfehlungen, die vor allem die österreichische Ebene betreffen (siehe Abbildung 3). Um größeren Erfolg zu haben, muss allerdings eine Allianz für den Bahnausbau auf europäischer Ebene organisiert werden. Aktuell gibt es zwar verschiedene Akteur:innen, die einen Bahnausbau in Europa anschieben wollen, allerdings scheint deren EU-Lobbying weniger gut organisiert als jenes der Autoindustrie. Zumindest werden ihre Stimmen weniger gehört.

Arbeitgeberseitig existiert auf europäischer Ebene ein Interessenverband der Unternehmen der Bahnindustrie.²⁵ Auch in Deutschland und Österreich gibt es national organisierte „Verbände der Bahnindustrie“.²⁶ Während diese ein natürliches Interesse an einer starken Bahn haben, sind die Unternehmen zum Teil zugleich Konkurrenten, was das Bündnis bei zunehmendem Wettbewerb auch schwächen könnte. Dennoch sind sie potenziell sehr wertvolle strategische Allianzpartner.

Es wird also China eine Subventionspolitik vorgehalten, die in allen westlichen Ländern die Bahn groß gemacht hat.

Mobilitätswende produzieren – Eine Allianz für den europäischen Bahnausbau schaffen

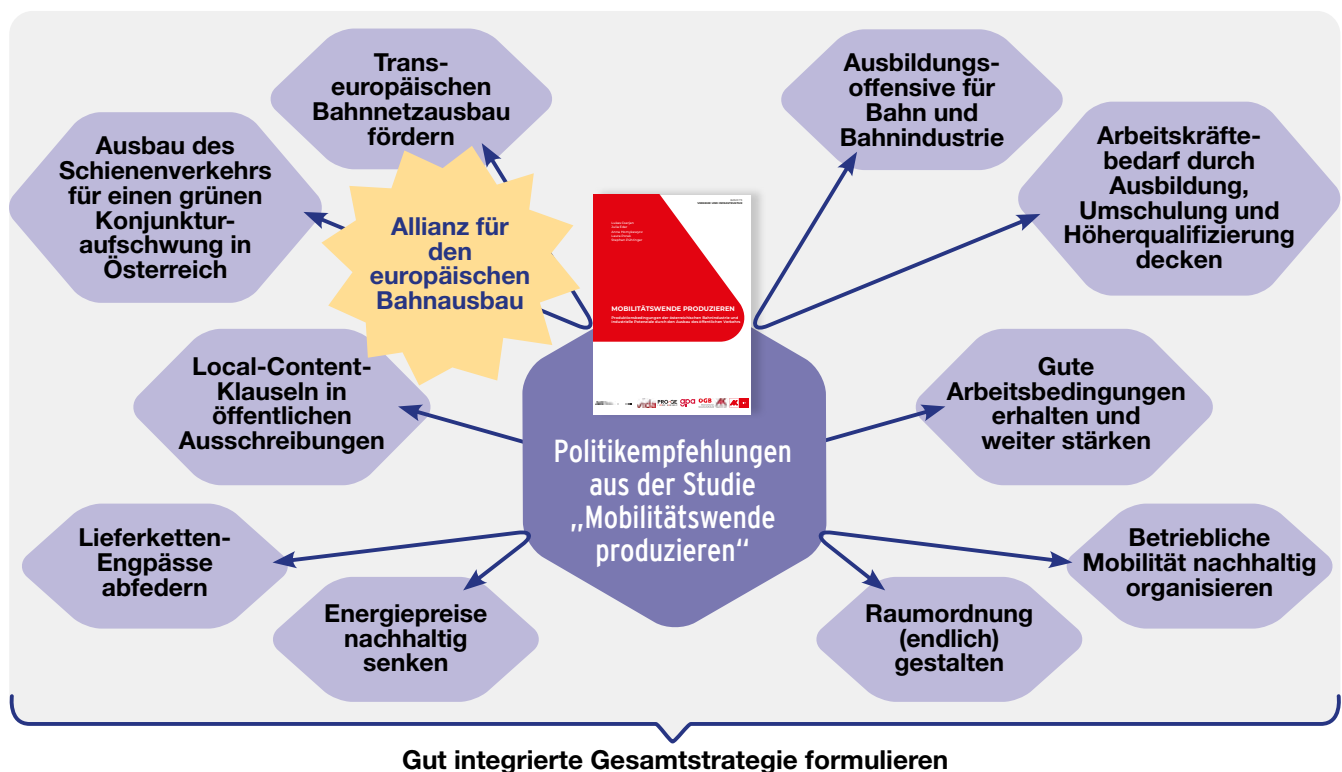


Abbildung 3: Die Politikempfehlungen der Studie „Mobilitätswende produzieren“.
Quelle: eigene Darstellung.

Arbeitnehmer:innenvertretungen für den Bahnausbau.

Auch die Arbeitnehmer:inneninteressenvertretungen anderer Länder und auf europäischer Ebene haben sich während der letzten Jahre zunehmend mit dem Thema der Mobilitätswende befasst. Bei der von Arbeiterkammer Wien und Arbeiterkammer Oberösterreich geförderten Studie „Mobilitätswende produzieren“ waren im Studienbeirat auch die Fachgewerkschaften PRO-GE, vida und GPA sowie weitere Stakeholder eingebunden.²⁷ Für Deutschland veröffentlichte der Vorstand der IG Metall 2023 das Debattenpapier „Speed Matters – Weichen für die Mobilitätswende stellen“.²⁸ Und IndustriAll Europe brachte 2024 das bereits erwähnte Positionspapier „Die europäische Eisenbahnindustrie auf Schiene bringen“ heraus, in dem sie einen europäischen Investitionsplan für die Schiene, eine Industriepolitik für die Bahn sowie einen politischen Rahmen

für Verkehrsverlagerung, Multimodalität und Erschwinglichkeit fordert.²⁹

Es liegen also konkrete Ideen am Tisch, allerdings könnte die sozialpartnerschaftliche Allianzbildung zwischen Arbeitgeber:innen- und Arbeitnehmer:innenseite noch strategischer verfolgt werden. Um ein annähernd so starkes Lobbynetzwirk wie die Autoindustrie zu schaffen, müssten aber zusätzlich auch noch interessierte politische Akteur:innen, Wissenschaftler:innen und Vertreter:innen der Zivilgesellschaft eingebunden werden. Eine Allianz für den europäischen Bahnausbau wäre ökonomisch und ökologisch sinnvoll – für die Beschäftigten und darüber hinaus. Wie können wir sie am besten auf Schiene bringen?

Mobilitätswende produzieren – Eine Allianz für den europäischen Bahnausbau schaffen

- 1 <https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase> (10.09.2025).
- 2 <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/38025/attachments/1/translations/en/renditions/native> (10.09.2025).
- 3 <https://infothek.bmimi.gv.at/oesterreich-bahnfahren-spitze-eu/> (03.09.2025).
- 4 Austrian Rail Report 2025. https://www.bahnindustrie.at/download/323/AustrianRailReport2025_FINAL.pdf (10.09.2025).
- 5 Austrian Rail Report 2023 vom österreichischen Verband der Bahnindustrie. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj51M_Cor-PAXU- (03.09.2025).
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj51M_Cor-PAXU- (03.09.2025).
- 6 Felbermayr & Braml, 2024, S. 177 <https://www.thalia.at/shop/home/artikeldetails/A1071595638> (09.09.2025).
- 7 Austrian Rail Report 2025. https://www.bahnindustrie.at/download/323/AustrianRailReport2025_FINAL.pdf (10.09.2025).
- 8 <https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/20017379/oesterreichs-autozulieferer-allein-2024-wurden-5000-stellen-abgebaut> (04.09.2025).
- 9 Großkonzerne versuchen oft in ihrem Heimatland Betriebsschließungen zu vermeiden, da das bei der heimischen Politik und Bevölkerung unpopulär ist, und stattdessen in anderen Ländern, in denen die Produktionskosten ebenfalls hoch sind, Niederlassungen zusperrten.
- 10 Hier findet sich die Studie: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC17503649/> (05.09.2025).
- 11 <https://oesterreich.orf.at/stories/3305339/> (04.09.2025).
- 12 <https://www.awblog.at/klima-energie/20-Jahre-Liberalisierung-der-Gueterbahnen-eine-Bilanz> (10.09.2025).
- 13 <https://www.awblog.at/Allgemein/sozial-oekologische-vergabe-oeffentlicher-auftraege> (10.09.2025).
- 14 <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/135/transeuropaische-netze-leitlinien> (04.09.2025)
- 15 https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_en (04.09.2025)
- 16 <https://www.wko.at/unternehmensfuehrung-finanzen/foerderung/transeuropaische-netze-connecting-europe-facility-cef> (05.09.2025)
- 17 https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2024/5/638524956099666948_Position_paper_-_Putting_the_European_Rail_supply_industry_on_track_to_reach_the_Green_Deal_objectives_and_create_good_industrial_jobs_-_DE.pdf (05.09.2025)
- 18 https://www.cer.be/images/publications/essay-series/250218_CER_%C3%96BB_Essay.pdf (08.09.2025)
- 19 https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2024/5/638524956099666948_Position_paper_-_Putting_the_European_Rail_supply_industry_on_track_to_reach_the_Green_Deal_objectives_and_create_good_industrial_jobs_-_DE.pdf (05.09.2025)
- 20 <https://www.diepresse.com/19359820/chinesische-konzerne-setzen-bahnindustrie-unter-druck> (08.09.2025)
- 21 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/bahntechnik-chinesischer-zughersteller-crrc-macht-die-europaischen-konkurrenzen-nervoes/29451694.html> (08.09.2025).
- 22 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/2560/oj> (08.09.2025).
- 23 [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en) (08.09.2025)
- 24 https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/eu/infobrief/IB25_2_C_Einordnung-der-neuen-Aera-in-der-Handelspolitik.html (08.09.2025).
- 25 <https://www.unife.org/> (03.09.2025).
- 26 <https://bahnindustrie.info/de/> (04.09.2025)., <https://www.bahnindustrie.at/> (04.09.2025).
- 27 https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/unsere-bahnen/Mobilitaetswende_produzieren.pdf (05.09.2025).
- 28 https://www.igmetall.de/download/20230627_IGM_Debattenpapier_zur_Mobilitaetswende_2023_4227a0d235410485d129c-689f29244e5273a4001.pdf (04.09.2025).
- 29 https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2024/5/638524956099666948_Position_paper_-_Putting_the_European_Rail_supply_industry_on_track_to_reach_the_Green_Deal_objectives_and_create_good_industrial_jobs_-_DE.pdf (05.09.2025)

EUROPÄISCHE ROHSTOFFVERSORGUNG ÜBER BEMÜHEN UND SCHEITERN DER EU ROHSTOFFPOLITIK

Von
Michael Reckordt

2012 schrieb der Politikwissenschaftler Michael T. Klare das Buch „The Race for What’s Left: The Global Scramble for the World’s Last Resources“. Er beschreibt darin die zunehmende Konkurrenz um die verbliebenen Rohstoffe. Leicht zugängliche Vorkommen von Rohstoffen seien weitgehend erschöpft, konfliktreichere Fördermethoden werden zunehmen. Das verschärfe ökologische Zerstörung, geopolitische Konflikte und soziale Ungleichheiten. Wie die aktuellen Debatten zeigen, treten seine Befürchtungen ein.

Mögliche Weichenstellungen der EU-Rohstoffpolitik wurden in den letzten zwei Jahrzehnten verpasst.

Die europäische Rohstoffpolitik der letzten zwei Jahrzehnte ist an ihrem zentralen Ziel, die langfristige Versorgung mit Rohstoffen zu sichern, gescheitert. Heute beträgt die europäische Abhängigkeit von China bei Schweren Seltenen Erden für Hochleistungsmagnete 100 Prozent (2011 war es 90 Prozent), bei Magnesium für Autoteile 97 Prozent (2011 waren es 82 Prozent), bei Lithium für Batterien 79 Prozent und bei Gallium für Halbleiter 71 Prozent.¹ Eine der Ursachen für diese mangelnde Unabhängigkeit ist, dass die europäische Rohstoffpolitik vor allem zu einer Politik bestimmter Wirtschaftsinteressenvertretung verengt wurde. Sie hat nicht die Grundlage für Resilienz geschaffen, sondern strukturelle Abhängigkeiten verstetigt. Reduktionsziele für den Primärrohstoffverbrauch? Fehlangeige! Technologieentwicklung und Innovation bei ressourcenleichten Produkten? Kaum entwickelt worden! Gezielter Aufbau und Förderung von Kreislaufwirtschaft von Seltenen Erden und anderen Spezialmetallen? Nicht mit der ausreichenden Ernsthaftigkeit verfolgt! All diese möglichen Weichenstellungen wurden in den letzten zwei Jahrzehnten verpasst. Politik und Wirtschaft konzentrierten sich lieber auf die Sicherung des gleichbleibend hohen Verbrauchs von metallischen Rohstoffen aus dem Bergbau. Das war billiger, weil China und andere Länder des Glo-

balen Südens günstige Preise garantierten, und politisch opportuner, da es nicht gegen den Widerstand einiger mächtiger Industrieverbände durchgesetzt werden musste.

Mehrfachkrisen der europäischen Rohstoffversorgung

Doch nicht nur die Importabhängigkeit von strategischen Rohstoffen von China ist unverändert hoch, weitere Risikofaktoren für die Versorgung sind hinzugekommen. Erstens haben die geopolitischen Konflikte zugenommen. Sowohl der russische Angriff auf die Ukraine und der seit Februar 2022 andauernde Krieg² als auch der eskalierende Handelskonflikt zwischen China und den USA unterstreichen dies. Während das ostasiatische Land seine Marktdominanz in den Rohstofflieferketten nutzt, um im Handelsstreit mit den USA mit Hilfe von Exportbarrieren bei ausgewählten Rohstoffen Druck auf die USA auszuüben, von denen zum Teil auch die EU (perspektivisch) betroffen ist,³ haben europäische Unternehmen nach dem Angriff auf die Ukraine – zum Teil erst aufgrund von Sanktionen – ihren Einkauf, vor allem von Nickel, Aluminium, Titan und Platin-Metallen aus Russland beenden müssen.⁴ Zweitens eskaliert die Klimakrise und die verbundenen Wetterereignisse beeinträchtigen den Bergbau oder die Stromerzeugung. So wurde nach ungewöhnlich

Die zerstörerischen und rechtsverletzenden Stufen der industriellen Wertschöpfung auszulagern, ist an seine Grenzen gelangt und kollabiert.

starken Regenfällen im Jahr 2021 in der chinesischen Provinz Shanxi die Kohleproduktion zurückgefahren. Energieintensive Industrien waren gezwungen, ihre Metallproduktion zu reduzieren, insbesondere Magnesium und Aluminium. Infolgedessen waren Fertigungsstraßen in der EU betroffen, in denen chinesisches Magnesium in der Automobilindustrie verarbeitet wurde.⁵ Drittens sind globale Rohstofflieferketten besonders störungsanfällig, weil sie vielfach mit der Verletzung von Menschen- und Arbeitsrechten in Verbindung stehen. So wurde 2023 nach anhaltenden Protesten beispielsweise eine Kupfermine in Panama von den nationalen Behörden aufgrund einer Entscheidung des obersten Gerichtes geschlossen, die seit Jahren mit schweren Menschenrechtsverletzungen in Verbindung gebracht wird.⁶ Viertens haben viele Export- und Förderländer andere Pläne als nur die EU mit einem kontinuierlichen Strom an Rohstoffen zu versorgen. Ein Beispiel dafür ist Indonesien, das den Export von (v.a. Nickel-) Erzen einschränkt, um die Verarbeitung und damit die Wertschöpfung im Land zu stärken. Auch andere Länder wie Mexiko oder Chile haben ihre Rohstoffpolitik stärker an nationalen Industrialisierungsinteressen ausgerichtet. Fünftens sind in den letzten Jahren weitere Akteure auf dem globalen Rohstoffmarkt erschienen, darunter die finanziell nur vor Kraft strotzenden arabischen Staaten, die eigene Rohstofflieferketten in kürzester Zeit aufgebaut haben oder ganze Abbauprojekte aufkaufen konnten.⁷

Diese Faktoren unterstreichen: Das Wirtschaftsmodell, das die zerstörerischen, gefährlichen und rechtsverletzenden ersten Stufen der industriellen Wertschöpfung auslagert, ist an seine Grenzen gelangt und kollabiert. Gleichzeitig lassen weiterhin verschwenderischer Umgang mit metallischen

Rohstoffen,⁸ militärische Aufrüstung, Energiewende samt Antriebswende⁹ und die Digitalisierung die prognostizierten Bedarfe an vielen Metallen zum Teil dramatisch steigen. Außerdem sind die entdeckten Rohstoffvorkommen, trotz stärkerer Förderung und Ausweitung von Exploration, nicht gleichmäßig mitgewachsen. Mit dem im Mai 2024 in Kraft getretenen Critical Raw Materials Act (CRMA) unternimmt die EU nun einen weiteren Anlauf, um Versorgungsrisiken zu minimieren und Kontrolle über Lieferketten zurückzugewinnen. Doch ohne Reduktion des global ungerechten Verbrauchs, die Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie zur Steigerung der Lieferkettenresilienz sowie faire Handelsabkommen, die auch die Interessen der Partnerländer gleichwertig berücksichtigen, wird auch dieser mutmaßlich erneut scheitern.

Eile ohne Weile: Die Entstehung des Critical Raw Materials Act

Und dann muss es auf einmal ganz schnell gehen: Am 14. September 2022 kündigte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihrer Rede zur Lage der Europäischen Union ein Gesetz zur sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen an, den CRMA.¹⁰ Nur wenige Monate später, im März 2023, präsentierte die EU-Kommission einen Entwurf für eine entsprechende europäische Verordnung. Im November 2023 wurde eine Einigung im Trilog verkündet und am 11. April wurde dieser unterzeichnet, sodass der CRMA am 23. Mai 2024 in Kraft treten konnte. Über Fraktions- und Landesgrenzen hinweg verbuchten Politiker:innen diese schnelle Einigung als Erfolg:

„Das Tempo der Verhandlungen und das Ausmaß der Ambitionen zeigen, dass Rohstoffe für die wirtschaftliche Sicherheit und Widerstandsfähigkeit Europas unerlässlich gewor-

den sind. Von grünen und digitalen Technologien bis hin zu Verteidigung und Luft- und Raumfahrt steigt die Nachfrage nach kritischen Rohstoffen schnell an. Wenn Europa nicht handelt, riskiert es Versorgungsengpässe und unerwünschte Abhängigkeiten“, sagte der EU-Kommissar für den Binnenmarkt, Thierry Breton, nach der politischen Einigung im Trilog im November 2023.¹¹

Was bietet der CRMA

Schon beim ersten Blick auf den CRMA fällt auf, dass bei Nachhaltigkeit und globaler Gerechtigkeit eklatante Lücken klaffen.

Jetzt soll also der CRMA nachholen, was den vorherigen Rohstoffinitiativen, nationalen und europäischen Strategien, Partnerschaften und Handelsabkommen nicht geglückt ist. Schon beim ersten Blick fällt auf, dass bei den Themen Nachhaltigkeit und globale Gerechtigkeit eklatante Lücken klaffen: Der CRMA ignoriert weiterhin den hohen und global ungerechten Verbrauch von Rohstoffen der Europäischen Union, wie auch die Arbeiterkammer kritisiert.¹² In der EU leben weniger als sechs Prozent der globalen Bevölkerung, sie nutzt aber 25 bis 30 Prozent der globalen Rohstoffe, wie Friends of the Earth auf Grundlage von Daten des EU Raw Materials Scoreboard¹³ berechnet hat.¹⁴ Als industrie- und bevölkerungsreichste Nation spielt Deutschland eine Schlüsselrolle. Im Jahr 2022 importierte die deutsche Industrie laut Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe knapp 80 Millionen Tonnen an Metallen. Der Großteil waren Eisen und Stahl, Bauxit und Aluminium sowie Kupfer und Nickel. In Deutschland wiederum ist der Mobilitätssektor mit knapp einem Drittel der größte Verbraucher dieser Rohstoffe, gefolgt vom Wohnsektor mit einem Viertel. Das hat das Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu-Institut) in einer Studie für PowerShift errechnet.¹⁵

Diese abstrakt großen Mengen an Rohstoffen werden leider nicht selten unter schwe-

ren Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen gewonnen. Häufig geht der Abbau mit Land- und Wasserkonflikten einher.¹⁶ Zudem tragen Bergbau und vor allem die ersten Schritte der Weiterverarbeitung von Erzen zu mehr als zehn Prozent der globalen CO₂-Emissionen bei.¹⁷ Wenn gar nicht erst so viele Rohstoffe verbraucht würden, wären diese sozialen und ökologischen Auswirkungen eingedämmt und gleichzeitig die Abhängigkeit von anderen Ländern reduziert. Doch statt konkreter Reduktionsziele empfiehlt der CRMA nur die „Mäßigung des zu erwartenden ansteigenden Verbrauchs von kritischen Rohstoffen in der Union“.¹⁸ Darüber hinaus gibt es keine konkreten Maßnahmen oder Instrumente, den ökologisch katastrophalen Rohstoffverbrauch der EU zu adressieren, außer der Hoffnung auf einen größeren Anteil der Nutzung von recycelten Rohstoffen. Doch auch in der konkreten Ausgestaltung bleibt der CRMA hier vage und gibt eher Empfehlungen an die Mitgliedsstaaten anstelle von klaren Vorgaben.

Mit Strategischen Projekten will die EU unabhängig werden

Da die EU weder eine eigene global bedeutende Bergbauindustrie noch die EU-Kommission über große finanzielle Spielräume verfügt, hat die EU das Instrument der strategischen Projekte entwickelt, um weniger abhängig von Importen aus einzelnen Staaten zu werden. Mit ihnen will sie sowohl den Abbau, die Weiterverarbeitung als auch das Recycling von Rohstoffen unterstützen. Das Ziel ist, bis zum Jahr 2030 zehn Prozent der genutzten Rohstoffe in der EU abzubauen, 25 Prozent aus Recycling zu gewinnen und 40 Prozent in Europa zu schmelzen oder zu raffinieren. Um diese Ziele zu erreichen, genießen ausgewählte strategische Projekte Prioritätsstatus. Das beinhaltet vor allem

Die EU hat strategische Projekte entwickelt, um unabhängiger von Importen zu werden.

politische Unterstützung, aber auch national schnellere Genehmigungsverfahren. Zumindest in den EU-Mitgliedsstaaten sollen innerhalb von 27 Monaten Genehmigungen vorliegen. Dazu beitragen sollen zentrale Anlaufstellen in den Ländern, die die Unterlagen annehmen und die zügige Bearbeitung garantieren. Inwieweit sich diese Beschleunigung auch in außerhalb der EU gelegenen strategischen Projekten vollziehen lässt, ist noch offen. Zu befürchten ist, dass die EU diplomatischen Druck auf die Staaten ausübt, Genehmigungsverfahren schneller durchzusetzen. Das könnte bedeuten, dass zwar das europäische Umweltrecht davon unangetastet bleibt, aber außerhalb der EU gerade ökologische und soziale Bedenken noch schwieriger vorgebracht werden können. Auch innerhalb der EU könnte diese Beschleunigung auch zur Einschränkung für Beteiligungsverfahren der lokalen, vom Bergbau betroffenen Gemeinschaften führen. Kürzere Einspruchsfristen drohen. Dabei zeigen empirische Studien, dass eine gelungene öffentliche Beteiligung Genehmigungsverfahren sogar verkürzen können.¹⁹ Viele lokale Gemeinschaften in Europa gehen daher schon jetzt juristisch gegen die jeweilige Ernennung einzelner Projekte als strategisches vor.

Wenig überraschend ist die europäische Bergbauindustrie zufrieden mit dem CRMA. Sie hofft auf eine Revitalisierung des Bergbaus in Europa. Der europäische Bergbauverband Euromines träumt davon, dass durch die neue politische Unterstützung bis zum Jahr 2030 allein in Europa 20 bis 30 neue Minen eröffnet werden.²⁰ Auch andere Industrieverbände wie der BDI oder Euro-metall verweisen schon seit Jahren auf die Notwendigkeit, den heimischen Bergbau stärker zu unterstützen. Zwar können sich theoretisch auch Projekte zur Gewinnung

von Rohstoffen aus Abraumhalden als strategisch anerkennen lassen, bisher sind solche Projekte aber nicht ausgewählt worden.

Kritik aus der Zivilgesellschaft und lokal Betroffener

Während der CRMA selbst sehr schnell verabschiedet wurde, verzögerte sich die Auswahl der strategischen Projekte selbst zeitlich. Der Bewerbungsschluss lag im August 2024, eine erste Liste mit Projekten sollte im November 2024 präsentiert werden, wurde aber erst am 25. März 2025 veröffentlicht. Die EU-Kommission nannte als Grund dafür, dass sich insgesamt 170 Projekte weltweit um den Status beworben hätten, was zu einem Mangel an Expert:innen führte, die diese Projekte begutachten konnten. Wer diese Expert:innen sind, ist leider nicht öffentlich. Die Geheimniskrämerei der EU führte zu Unmut in der Zivilgesellschaft, aber auch in Teilen der Industrie. So äußerten Vertreter:innen der Industrie gegenüber PowerShift durchaus die Befürchtung, dass Gefälligkeitsgutachten erstellt werden könnten, da diese Gutachter:innen unter anderem auch für die gleichen Antragsteller:innen der Industrie Aufträge annehmen könnten.

Letztlich wurden 47 Projekte aus Europa in der ersten Runde ausgewählt, davon sind zwölf Projekte nur auf den Abbau konzentriert, elf Projekte beinhalten Bergbau und Weiterverarbeitung, zwölf weitere nur die Weiterverarbeitung und zehn Projekte widmen sich dem Recycling. Diese erste rein europäische Liste wurde am 4. Juni 2025 durch eine Liste mit 13 außer-europäischen Projekten ergänzt, wovon zehn Abbauprojekte sind.

Aus der europäischen Zivilgesellschaft gab es eine deutliche Kritik daran, dass viele Abbauprojekte in der Peripherie lägen, vor al-

Europäische Rohstoffversorgung: Über Bemühen und Scheitern der EU-Rohstoffpolitik

Vertreter*innen aus den Projektregionen befürchten, dass sie vor allem von den negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt betroffen sind.

lem auf der iberischen Halbinsel, im Norden Skandaviens und in Osteuropa (v.a. Rumänien und Griechenland). Vertreter*innen aus den Projektregionen befürchten, dass sie vor allem von den negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt betroffen sind, während die Projekte der Weiterverarbeitung und somit höheren Wertschöpfung stärker im Zentrum der EU (Frankreich, Deutschland, Italien und Belgien) angesiedelt seien. Zudem gab es Verwunderung über den Rohstoffschwerpunkt der europäischen Projekte, da 18 von 47 Projekten vor allem der Lithiumgewinnung oder -aufbereitung dienen. Von den insgesamt 60 weltweit ausgewählten Projekten fördern nur sieben Projekte Seltene Erden (drei Abbauprojekte in Schweden, Malawi und Südafrika), zwei Projekte Germanium (einmal, um den Rohstoff zu ersetzen und einmal, um ihn zu recyceln) und nur eines Gallium (im Rahmen eines Bauxit-Projekts in Griechenland). Auch zu Magnesium gibt es nur ein Projekt (in Rumänien). Dafür, dass bei all den genannten Rohstoffen die Abhängigkeit von China immens ist und die Industrie diese Rohstoffe immer als besonders zentral in der Debatte der akuten Versorgungssicherheit ins Feld führt, ist diese Schwerpunktsetzung doch überraschend einseitig, da auch nicht gesagt ist, dass alle diese Projekte am Ende wirklich Finanzierung finden und somit umgesetzt werden.

Von vielen lokal Betroffenen gab es darüber hinaus deutliche Kritik an der Auswahl einzelner Projekte. Viele Proteste richteten sich gegen die zu befürchtenden negativen Umweltauswirkungen. Gerade die Frage der Wasserversorgung und die Angst vor Wasserverschmutzung sind wiederkehrende Gründe für Proteste. Am prominentesten ist sicherlich die Kritik am Lithium-Projekt von Rio Tinto im serbischen Jadar. Seit vielen

Jahren gibt es großen Protest gegen das Vorhaben. Kritiker:innen warnen vor irreversiblen Schäden an Grundwasser, für die Landwirtschaft und Biodiversität sowie der mangelnden Transparenz und damit verbunden großes Misstrauen in die verantwortlichen Institutionen. So wurden unter anderem mehr als 38.000 Unterschriften gegen das Projekt gesammelt und notariell beglaubigt²¹. Doch nach der Übergabe am 18. Mai 2022 ans serbische Parlament gingen diese unauffindbar verloren.²² Auch die aktuellen, landesweiten Proteste gegen den autoritär regierenden Präsidenten Aleksandar Vučić thematisieren immer wieder die Ungereimtheiten in dem Bergbauprojekt und fordern Rechtsstaatlichkeit ein. Doch diese Proteste ignoriert die europäische Politik, zu groß sind die europäischen (und deutschen) Wirtschaftsinteressen. Im Juli 2024 unterzeichneten die Europäische Union und Serbien eine Rohstoffpartnerschaft und vereinbarten eine engere Zusammenarbeit in dem Feld. Bei der Unterzeichnung dieser Partnerschaft waren unter anderem der damalige Bundeskanzler Olaf Scholz und Mercedes-CEO Ola Källenius vor Ort. Mercedes gilt neben Stellantis als einer der potenziellen Abnehmer des Lithiums aus der Jadar-Mine.

Ein weiteres kontroverses Abbauprojekt auf der Liste der strategischen Projekte befindet sich im portugiesischen Barroso. Auch hier soll Lithium für die Automobilindustrie abgebaut werden. Ursprünglich war vorgesehen, das Lithium in Portugal weiterzuverarbeiten, doch aktuell ist das Projekt rein auf die Extraktion fokussiert. Denn im Juni 2024 kaufte ein Tochterunternehmen des deutschen Konzerns AMG Critical Materials knapp 16 Prozent der Eigenanteile an Savannah Resources, das den Bergbau vorbereitet. AMG Critical Materials betreibt in Bitterfeld-Wolfen eine Lithium-Aufbereitungs-

Bis heute wehren sich Schweden und Finnland gegen die Ratifizierung der ILO Konvention 169, die Indigenen Gemeinschaften, wie den Samen, den Free, Prior and Informed Consent (FPIC) garantiert.

anlage, die im letzten Jahr feierlich eröffnet wurde und laut Konzernangaben bisher Lithium aus Brasilien verarbeitet. „Wir sind erfreut, mit Savannah bei der Entwicklung des Barroso-Lithiumprojekts, dem größten Spodumenprojekt²³ Europas, zusammenzuarbeiten“, wird Dr. Heinz Schimmelbusch, Vorsitzender und CEO von AMG, auf deren Website zitiert.

Weniger begeistert ist die örtliche Bevölkerung. „Der Abbau billiger Rohstoffe für die Autoindustrie in Deutschland und anderswo gefährdet unsere Lebensweise. Wir, die von nachhaltiger Viehzucht leben und auf saubere Flüsse und grüne Weiden angewiesen sind, würden nur Nachteile erfahren“, sagte etwa Nelson Gomes, Mitglied einer örtlichen Bürgerinitiative im Tagesspiegel Background. Er verweist im Grunde auf die Arbeiten von Ulrich Brand und Markus Wissen, die den imperialen Lebensstil des Globalen Nordens schon seit vielen Jahren konkret kritisieren. Dieser imperiale Lebensstil und seine Rohstoffbedarfe könnten in Portugal dafür sorgen, dass eine von der Welternährungsorganisation (FAO) eingestufte, weltweit bedeutende Stätte des landwirtschaftlichen Erbes (GIAHS) zerstört wird.²⁴

Am 12. Januar 2023 wurde als Hauptaufmacher in den deutschen (ARD-) Tagesthemmen ein Fund von Seltenen Erden in Europa präsentiert. In dem Zusammenhang verwies der damalige EU-Kommissar Thierry Breton darauf, dass China diesen Rohstoff schon längst als geopolitisches Werkzeug nutzen würde.²⁵ Sowohl Politik als auch Medien erwähnten aber nicht, dass auch dieses einzige Seltene Erden Projekt in Europa, das es auf die Liste der Strategischen Projekte schaffte, umstritten ist. Denn eigentlich baut das schwedische Bergbauunternehmen LKAB im nordschwedischen Kiruna Eise-

nerz ab. Jetzt habe man die Seltenen Erden Anteile im Gestein geprüft und würde diese Rohstoffe gerne zusätzlich gewinnen, so Unternehmensvertreter:innen. Sprecher:innen der Indigenen Gemeinschaft der Sami, die in der Region seit Jahrzehnten vom Abbau betroffen sind, sprechen unter der Hand davon, dass diese Funde derweil schon lange bekannt und genauso wenig überraschend wie neu seien. Doch sie dienen der Legitimation der Erweiterung der Eisenerzmine. Eisenerz befindet sich nämlich nicht auf der Liste der strategischen Rohstoffe und der Abbau kann daher nicht von der politischen Unterstützung profitieren. Seltene Erden hingegen schon.

Dabei ist der Eisenerzabbau schon seit vielen Jahren eine Bedrohung für die letzte Indigene Gemeinschaft Europas. Schon in der Vergangenheit gab es immer wieder Konflikte um Territorien. Die Sami befürchten, dass ihre Herden-Triebwege zerschnitten und zerstört werden und sie ihre Traditionen und ihren Lebensunterhalt so nicht aufrechterhalten können. Dabei sind nicht der Bergbau an sich, sondern vor allem die Verkehrswege problematisch, da immer wieder Rentiere getötet werden, wenn sie Schienen oder Straßen überqueren müssen. Einige Sami beschwerten sich auch darüber, dass sie nicht gleichberechtigt in die Entscheidungsfindung miteingebunden sind. Bis heute wehren sich Schweden und Finnland gegen die Ratifizierung der ILO Konvention 169, die Indigenen Gemeinschaften den sogenannten Free, Prior and Informed Consent (FPIC) garantiert. Nur mit diesem freien, frühzeitigen und vollumfänglich informierten Konsens durch die Gemeinschaften sollten große Infrastrukturprojekte, wie Bergbau es ist, genehmigt werden, so die ILO-Konvention, die in Europa unter anderem Dänemark, Deutschland, Spanien und die Niederlande ratifiziert

Global Resources Outlook des UN-Umweltprogramms: „Die Verringerung der Ressourcenintensität ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verwirklichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung und letztlich für einen gerechten und lebenswerten Planeten für alle.“

haben, andere Länder wie Österreich aber noch nicht. Schweden und Finnland hingegen legten sogar ein striktes Veto gegen eine stärkere Verankerung von Indigenenrechten im CRMA ein. FPIC galt beiden als unüberschreitbare rote Linie. Im Gegensatz dazu hat Norwegen, bekanntlich nicht EU-Mitglied, die ILO Konvention 169 ratifiziert. Im Sommer 2021 wurde der Kupferabbau in der Repparfjord-Region aufgrund von Protesten und Blockaden der Sami gestoppt.²⁶ Das Projekt sollte vom norwegischen Konzern Nussir ASA durchgeführt werden. Im Juni 2025 war das Projekt von Nussir auf der Liste der strategischen Projekte gelandet, den bisherig erfolgreichen Protest der Sami komplett ignorierend.²⁷

Doch nicht nur einzelne Projekte, sondern die gesamte Liste der strategischen Projekte steht in der Kritik. Umweltjurist:innen von Green Legal Impact (GLI) kommen in einem Gutachten sogar zur Einschätzung, dass die Veröffentlichung der Liste nichtig ist. Denn laut GLI verstößt sie gegen EU-Primärrecht.²⁸ Vor allem die mangelnde Transparenz und, dass die Bevölkerung im Unwissen über die Begründung der Entscheidung gelassen würde, sei ein massiver Verstoß gegen Unionsrecht. Vergleichbare Fälle haben in der Vergangenheit zu einer juristischen Annullierung der jeweiligen Entscheidung geführt, so GLI.

Auch die Brüsseler NGO Client Earth hat eine Beschwerde bei der Europäischen Ombudsfrau eingereicht. Ihre Begründung ist die „Nichtbeantwortung eines Zweitanspruchs und Verweigerung des Zugangs zu Dokumenten über die ökologische und soziale Nachhaltigkeit von Projekten im Bereich kritischer Rohstoffe, für die im Rahmen des CRMA der Status strategischer Projekte beantragt wurde.“²⁹

Alternativen: Verschwendung können wir uns nicht mehr leisten

Rohstoffpolitik ist ein zu wichtiges Politikfeld, das nicht auf die Versorgungssicherheit der europäischen Industrie verengt werden darf. Wir leben in Zeiten der multiplen Krisen: Klimakrise, Verlust von Artenvielfalt, Schwächung von Demokratien und freier Presse, Schuldenkrise im Globalen Süden, kriegerische Auseinandersetzungen sowie handels- und geopolitische Konflikte. Viele dieser Krisen weisen starke Verbindungen zur Rohstoffpolitik auf. Deswegen müssen wir über Ressourcenschutz und somit die Reduktion unseres Rohstoffkonsums im Globalen Norden sprechen. Zu dem Ergebnis kommt auch der Global Resources Outlook des UN-Umweltprogramms: „Die Verringerung der Ressourcenintensität von Mobilitäts-, Wohn-, Nahrungsmittel- und Energiesystemen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verwirklichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung und letztlich für einen gerechten und lebenswerten Planeten für alle.“³⁰

Reduktion bedeutet dabei nicht den kompletten Ausstieg aus dem Bergbau. Denn auch in Zukunft werden wir Metalle nutzen, zum Beispiel für den Ausbau der Erneuerbaren, Lebensmittelproduktion, Wohnungen und Infrastruktur oder für (eine andere) Mobilität und Kommunikation. Gerade wegen der zukünftigen Bedarfe können wir uns aber die heutige Verschwendung nicht weiter leisten. Viele metallische Rohstoffe, die unter Zerstörung der Umwelt und menschlicher Lebensgrundlagen gewonnen werden, nutzen wir nur wenige Jahre. Dann sind sie für die Menschheit verloren. Sie sind so verarbeitet, dass sie nicht zurückgewonnen werden können – obwohl Metalle theoretisch lange genutzt werden können. Das aktuelle Produktdesign verhindert Langle-

Europäische Rohstoffversorgung: Über Bemühen und Scheitern der EU-Rohstoffpolitik

**Das aktuelle
Produktdesign
verhindert
Langlebigkeit,
Reparierbarkeit
oder Kreislauf-
führung der
Rohstoffe.**

bigkeit, Reparierbarkeit oder Kreislaufführung der Rohstoffe. Beispiele für diesen Verschwendungswahnsinn sind Einweg-Elektronikzigaretten oder Einweg-Powerbanks zum Aufladen von Smartphones. Und es ist auch nicht zukunftsfähig, immer schwerer werdende Autos zu fahren, die im Durchschnitt in Deutschland mittlerweile 1,7 Tonnen wiegen und zu über 60 Prozent Fahrwege von unter 10 Kilometern zurücklegen, um durchschnittlich eine Person zum Ziel zu bringen. Durch einen anderen Umgang mit Rohstoffen könnten wir Metalle längerfristig nutzen und würden weniger verbrauchen. Zudem müssten die negativen Folgen des Bergbaus minimiert werden. Das Lieferkettengesetz zeigt hier erste Erfolge und sollte

vollumfänglich umgesetzt werden. Gleichzeitig bräuchte es eine faire Handelspolitik, die das Interesse an einer Erhöhung der Wertschöpfung im Land ermöglicht. Als PowerShift nennen wir dies eine wirkliche Rohstoffwende, Michael T. Klare nennt es eine Abkehr vom Primärabbau hin zu Kreislaufwirtschaft, Recycling und effizienter Ressourcennutzung. Einig sind wir uns: Nur so ließen sich Abhängigkeiten, geopolitische Spannungen, Menschenrechtsverletzungen und ökologische Katastrophen vermeiden oder zumindest deutlich eindämmen.

Michael Reckordt, PowerShift
michael.reckordt@power-shift.de

- 1 Vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0025> und Visualizing Europe's Dependence on Chinese Resources, abgerufen am 1. September 2025.
- 2 [Russian full scale invasion](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 3 [China's export controls: Geopolitics & global supply chains](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 4 [Höchste-Eisenbahn-für-die-Rohstoffwende-31032022-1.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 5 [China floods: bus falls into river as heavy rains destroy homes | China | The Guardian](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 6 [Panama copper drama another ESG flash-point for miners | Reuters](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 7 <https://www.swp-berlin.org/publikation/saudi-arabia-strives-to-become-major-player-in-mineral-supply-chains>, abgerufen am 1. September 2025.
- 8 [95615.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 9 [Metalle für die Energiewende - PowerShift](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 10 [Regulation - EU - 2024/1252 - EN - EUR-Lex](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 11 [EU-Kommission begrüßt politische Einigung über das Gesetz über kritische Rohstoffe \(CRMA\) - Europäische Kommission](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 12 [PP_CRMA_DE.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 13 [RMIS - Raw materials scoreboard 2021](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 14 [Mining-the-depths-of-influence.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 15 [Metallverbrauch reduzieren: Vorschläge für die Rohstoffwende](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 16 [12 Argumente für eine Rohstoffwende - PowerShift](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 17 [HeissesEisen.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 18 [L_202401252DE.000101.fmx.xml](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 19 [Nutzen von Umweltverfahren 2022](#) und [A&W-Blog | Die Zukunft der Energiewende: Warum gute Planung und öffentliche Beteiligung entscheidend sind](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 20 [Euromines-Manifesto-2024-2029.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 21 <https://www.boell.de/sites/default/files/2025-04/e-paper-the-jadar-project-serbia.pdf>
- 22 https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2025A08_EU-Rohstoffpolitik_Serbien.pdf
- 23 Spodumen ist ein Lithium-Mineral, wie es in Portugal gefunden wird und das reich an Lithium ist. Es unterscheidet sich in der Zusammensetzung von Zinnwaldit (Sachsen) oder Jadarit (Serbien).
- 24 [Factsheet Strategic Projects - Barroso 021224 - FIN](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 25 [China note! EU-member Sweden locates rare earth deposits | AP News](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 26 [First the Fjords Then the Ocean: Nordic Mining Plans to Trash the Sea and Activists Plan to Stop Them - Earthworks](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 27 [Selected strategic projects under CRMA](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 28 [Legal-Notice-CRMA-June-2025.pdf](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 29 [Complaint to the European Ombudswoman: lack of transparency in CRMA strategic projects | ClientEarth](#), abgerufen am 1. September 2025.
- 30 [Global Resources Outlook 2024 | UNEP - UN Environment Programme](#), abgerufen am 1. September 2025.

IST DIE DEMOKRATIE ZU RETTEN? GEFAHREN UND AUSWEGE AUS DER AKTUELLEN AUTOKRATISIERUNG

Von
Felix Mayr

In ihrem Buch „Verteidigung der Demokratie“ geht Tamara Ehs der Frage nach, wie sich der aktuelle Vertrauensverlust in die Regierungsform der Demokratie begründen, aber auch, wie sich Vertrauen wiederherstellen lässt. Ihre These: Um wirksam für die Demokratie zu kämpfen, müssen ihre Voraussetzungen verteidigt werden.

Ehs schlägt politische Bildung nicht nur für Jugendliche, sondern auch und gerade für Funktions- und Entscheidungsträger:innen vor, denn Populismus werde „von oben nach unten“ vorangetrieben.

„Wozu soll ich die Demokratie verteidigen?“ Diese Frage, gestellt von einem jungen Menschen, stellt den Ausgangspunkt für das jüngste Buch der Politikwissenschaftlerin Tamara Ehs dar. Daraus lassen sich bereits mehrere Folgefragen ableiten: Denn welche Demokratie verteidigen wir denn genau? Und wer ist es, die:der die Demokratie verteidigt? Immerhin wird auch von rechtsextremen Bewegungen das Ziel verfolgt, die Demokratie (z.B. vor „den Eliten“) zu verteidigen. Weiters muss gefragt werden, was der Zweck dieser Verteidigung sein soll. Muss die Demokratie zurück in einen früheren, von manchen romantisierten Zustand überführt werden? Denn Ehs weist darauf hin, dass der damalige Wirtschaftsaufschwung mittels einer Unterschichtung durch Gastarbeiter:innen bewirkt wurde, die wiederum nicht am Aufschwung der Demokratie beteiligt wurden.

Wie kann die Demokratie verteidigt werden?

Gemäß dem Zitat des deutschen Staatsrechtlers Böckenförde, wonach „der freiheitliche, säkularisierte Staat von Voraussetzungen [lebt], die er selbst nicht schaffen kann“, braucht es laut Ehs mehr als das bloße Durchführen von Wahlen – es brauche eine starke Zivilgesellschaft, freie Medien, parlamentarische Oppositionsrechte und eine unabhängige Justiz. Eben für diese Viel-

zahl an Einbettungen gelte es zu kämpfen, wolle man für die Demokratie kämpfen. Man verteidigt laut Ehs somit streng genommen stets die Voraussetzungen für die Demokratie, wenn man die Demokratie verteidigt. In eben diese Kerben schlagen jedoch jüngere Angriffe wie die Delegitimierung von (Straf-) Verfahren gegen Politiker:innen als „Hexenjagd“, die empfundene Einschränkung der Meinungsfreiheit („Man darf nichts mehr sagen“) sowie Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung von Wahlen, die von der unterlegenen Seite in der Bevölkerung genährt werden.

Die Demokratie kann aber nicht nur von der Zivilgesellschaft, sondern muss auch von Entscheidungs- und Funktionsträger:innen verteidigt werden. Ehs schlägt somit politische Bildung nicht nur für Jugendliche, sondern als lebenslanges Lernen begriffen auch und gerade für Funktions- und Entscheidungsträger:innen vor; denn Populismus werde „von oben nach unten“ vorangetrieben. Umgekehrt behauptet die Expertin aber recht pauschal, dass „Richter:innen oder Polizist:innen die Demokratie unmittelbar verteidigen“. Auf systematisches Fehlverhalten der Polizei wie mangelhaft geahndete Polizeigewalt,¹ „racial profiling“² oder die Tatsache, dass je nach politischer Zugehörigkeit der Betroffenen mit offenbar un-

terschiedlichem Maß gemessen wird,³ geht die Autorin an dieser Stelle nicht ein. Auch am Beispiel des prominenten Postenschachers am Bundesverwaltungsgerichtshof⁴ ist diese Aussage wohl mit Skepsis zu lesen. Immerhin ist das Auswahlverfahren zum Richter:innenamt nach wie vor von höchster Intransparenz gekennzeichnet und dadurch bewirkte „Richter:innendynastien“ in Österreich keine Seltenheit, die einen Ausschluss von gewissen Teilen der Gesellschaft an der Rechtsprechung bewirkt.

Vor wem muss die Demokratie verteidigt werden?

Die Demokratie orientiert sich generell an den Interessen der Wohlhabenden und berücksichtigt Schlechtgestellte nur dann, wenn sich deren Interessen mit jenen der Wohlhabenden decken.

Im Buch behauptet Ehs, dass „die Demokratie beziehungsweise die Überzeugung von Demokratie [...] von wirtschaftlichem Wachstum abhängig“ ist. Diese These mag befremden, stellt doch gerade eine verfehlte Wirtschaftspolitik, die zu exzessivem Reichtum bei einigen wenigen führt, eine der wesentlichen Bedrohungen der Demokratie heute dar.⁵ In einem Essay, der auf die Verteidigung der Demokratie abzielt, stellt sich in diesem Zusammenhang zwangsläufig die Frage, vor wem oder was denn die Demokratie verteidigt werden muss. Ein Beispiel für die Bedrohung der Demokratie durch extremen Reichtum stellen dabei sogenannte „Tech Bros“ wie insbesondere Elon Musk dar, der sich prominent nicht nur im heimischen, sondern auch in ausländischen Wahlkämpfen zugunsten von antidemokratischen Bewegungen einsetzte.⁶ Die Bedrohung der Demokratie durch wirtschaftliche Partikularinteressen thematisiert die Expertin jedoch nicht. Sie stellt vielmehr fest, dass jüngere Menschen in einer „Kultur der Enttäuschung“ leben würden, da sie ein wirtschaftliches Wachstum wie jenes in früheren Jahrzehnten nicht mehr erleben werden würden. Nur: Ob es tatsächlich die versagte Aussicht auf wirtschaftliches Wachstum ist,

das (nicht nur) die jüngere Generation frustriert, enttäuscht und hoffnungslos zurücklässt?

Im Zusammenhang mit der nach wie vor ungelösten ökologischen Frage behandelt Ehs hier den zunehmenden Wunsch insbesondere jüngerer Menschen nach einer „Ökodiktatur“, um gegenwärtige Krisen zu bewältigen. Laut der Autorin ist dies als ein Misstrauen gegenüber der Demokratie als solche zu werten. Nun muss die Demokratie in ihrem Streben nicht notwendigerweise vernunftgetrieben sein. Es ist aber umgekehrt hinterfragbar, ob man einem System sein Vertrauen schenken darf, dass offenkundig irrational agiert und nicht länger ein sicheres, friedvolles und gleiches Miteinander – als ursprüngliches Versprechen der Demokratie – garantiert. Denn womöglich ist es nicht so sehr die Demokratie, die sich in den letzten Jahrzehnten verändert hat als vielmehr die Übermacht eines globalen Wirtschaftssystems, dem sich eine jede (einzeln wie überstaatliche) Demokratie zu fügen hat und damit eine gewisse Machtlosigkeit unserer derzeitigen Demokratie offenbart.

Wer kann und darf die Demokratie verteidigen?

Ehs führt den nicht unwesentlichen Anteil von Nichtwähler:innen, insbesondere aus dem untersten ökonomischen Drittel an, die sich nicht „freiwillig“ aus der Partizipation zurückgezogen haben. Gemäß der Aussage „die da oben richten es sich eh“ würden diese die Mitwirkung an politischen Verständigungsinstrumenten als vergebens ansehen, da es „an der eigenen Lage ohnehin nichts ändere“. Die Autorin weist dabei auch auf eine Untersuchung von zehn europäischen Staaten (darunter Österreich) hin, in welcher bestätigt wurde, dass sich die Demokratie in den untersuchten Staaten generell an

den Interessen der Wohlhabenden orientiert orientiert und Schlechtergestellte nur dann berücksichtigt, wenn sich deren Interessen mit jenen der Wohlhabenden decken. Nur: Ist damit der unfreiwillige Rückzug aus der Partizipation schon gerechtfertigt?

Und was ist schließlich mit jenen dauerhaft in Österreich lebenden Menschen, die vom Wahlrecht ausgeschlossen sind? In Österreich betragen diese immerhin 20 % der Gesamtbevölkerung, in Wien sogar 30 %. Ehs fragt hier „wie viel Ausschluss eine Demokratie verträgt, bevor sie nicht mehr Demokratie genannt werden kann“ und schlägt etwa eine Entkoppelung des Wahlrechts von der Staatsbürgerschaft oder eine Senkung der (weltweit gesehen zu den strengsten gehörenden) Bestimmungen zur Erlangung der österreichischen Staatsbürgerschaft vor. Sie weist auf die Wichtigkeit hin, die Repräsentation von Migrant:innen – aber auch Frauen oder Personen unter 40 – im Nationalrat an die realen Gegebenheiten und Verhältnisse anzupassen. Denn wenn Abgeordnete soziale Realität nicht aus eigener Erfahrung kennen, hat dies direkte Folgen für die Politikgestaltung. Dass diese Reformen in Übereinstimmung mit obiger These erwartungsgemäß eben nicht umgesetzt werden, da sie nicht mit den Interessen der Wohlhabenden übereinstimmen, steht stellvertretend für die praktischen Schwierigkeiten in der Umsetzung mancher der präsentierten Lösungsansätze.

Offene Fragezeichen

Ehs verallgemeinert womöglich den aktuellen Vertrauensverlust in die Demokratie als Ganzes, ist ein solcher Verlust doch immer an konkreten, tatsächlich vorhandenen Schwachstellen des jeweiligen Systems festmachbar und berechtigt. Interessant wäre hier neben der Frage, ob man der De-

Buchtipps

Tamara Ehs
Verteidigung der Demokratie
 ÖGB Verlag, 2025



Zur Autorin: Tamara Ehs lehrte und forschte an zahlreichen internationalen Universitäten. Im Jahr 2025 ist sie Fellow der Academy of International Affairs in Bonn und forscht über Städtediplomatie zur Verteidigung der Demokratie. Ihre Forschung und Publikationen konzentrieren sich auf demokratische Innovationen und verfassungsrechtliche Sicherungen der Demokratie in Österreich, Deutschland und auf EU-Ebene, mit dem Fokus auf soziale Ungleichheit und die Gefahren der Autokratisierung.

mokratie vertraut, aber auch jene gewesen, ob man ihr denn glaubt – denn mit Verweis auf obig Angeführtes können z.B. wohlhabende Menschen oder Staatsbürger:innen unserer Demokratie durchaus vertrauen, gleichzeitig aber um den bloßen Anschein „echter“ Partizipation bzw. den ungleich verteilten Schutz wissen, den unsere Institutionen ihnen bieten. Vertraut man also bereits der Demokratie, nur weil man sich den Schutz des eigenen Status oder gar Privilegien von ihr erwartet?

Ein spannender Aspekt, den der Essay in diesem Zusammenhang nicht abdeckt, ist das Phänomen „soziale Medien“ und ihre soziologischen Aspekte und Folgeerscheinung, können doch „soziale Medien“ wohl als das bestimmende Merkmal jüngerer

Vertraut man bereits der Demokratie, nur weil man sich den Schutz des eigenen Status oder Privilegien von ihr erwartet?

Ist die Demokratie zu retten? Gefahren und Auswege aus der aktuellen Autokratisierung

Politik- und Kulturgeschichte gewertet werden. Expert:innen warnen seit geraumer Zeit vor der Gefahr für die Demokratie, die von „sozialen Medien“ ausgeht.⁷ Kann es vor dem Hintergrund des aktuell stattfindenden, globalen Rechtsrucks immerhin ein Zufall sein, dass negative Meldungen – und damit populistische Kampagnen, die Emotionen wie Unzufriedenheit, Hass oder Ungerechtigkeitsempfinden befördern – weit mehr Aufmerksamkeit generieren als hoffnungsfrohe Botschaften oder solche, die zu solidarischem Handeln ermuntern? Plattformen wiederum profitieren von diesen populistischen Negativkampagnen, die ihnen in Form von Aufmerksamkeit ein nicht unwesentliches Einkommen bescherten. Was macht es mit der Erwartungshaltung an die Politik, Politiker:innen und Nachrichten (als „vierte Gewalt“), wenn diese als ein Beitrag unter vielen zwischen Werbung und Influencer:innen mit diesen um Aufmerksamkeit – oft in einer konsumori-

entierten Erwartungshaltung – zu konkurrieren haben? Und was macht es mit uns als Gesellschaft und der Belastbarkeit unserer Überzeugungen, wenn „Diskurs“ lediglich in eingegrenzten Filterblasen oder Onlineforen stattfindet? Ähnlich wie bei exzessivem Reichtum – hier sogar in seiner Extremform weitgehend kongruent⁸ – scheinen Gefahren für die Demokratie, Umwelt und die soziale Absicherung ganzer Gesellschaftsschichten sodann zum Nebenschauplatz zu verblasen. Angesichts dieser Problemstellungen könnte paradoxerweise ins Treffen geführt werden, dass, um für „die Demokratie“ zu kämpfen, unser aktuelles System mitsamt seinen Schwachstellen gerade eben nicht blind verteidigt werden dürfe, sondern an Lösungen gearbeitet werden muss, die aktuellen Bedrohungen tatsächlich die Stirn zu bieten vermögen.

Felix Mayr, AK Wien
felix.mayr@akwien.at

1 <https://www.derstandard.at/story/300000030899/gew-wie-steht-es-mit-der-polizeigewalt-in-oesterreich> (abgerufen am 19.8.2025).

2 <https://wien.orf.at/stories/3105333/> (abgerufen am 3.9.2025).

3 Vgl. <https://www.derstandard.at/story/3000000281899/die-polizei-braucht-etwas-nachschulung-in-politischer-bildung> oder <https://www.derstandard.at/story/3000000282277/wo-ist-die-polizei-wenn-neonazis-die-oeffentliche-sicherheit-bedrohen> (abgerufen am 19.8.2025).

4 <https://www.derstandard.at/story/3000000205314/die-frau-wurde-umgangen-der-drittgereichte-wird-praesident-wie-kam-es-dazu> (abgerufen am 19.8.2025).

5 Vgl. <https://theloop.ecpr.eu/how-income-inequality-threatens-democracy/#:~:text=Income%20inequality%20threatens%20democracy%20by%20depressing%20trust%20in,effect%20on%20citizens%E2%80%99%20evaluations%20of%20the%20democratic%20process> oder <https://www.socialeurope.eu/how-the-billionaire-boom-is-fueling-inequality-and-threatening-democracy> (abgerufen am 19.8.2025).

6 <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/elon-musk-germany-afd-far-right-b2686495.html> (abgerufen am 3.9.2025).

7 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2021/698845/EPRS_IDA\(2021\)698845_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2021/698845/EPRS_IDA(2021)698845_EN.pdf) (abgerufen am 19.8.2025)

8 <https://www.investopedia.com/articles/investing/012715/5-richest-people-world.asp> (abgerufen am 19.8.2025).



BESTELLEN!

Unter
<https://wien.arbeiterkammer.at/Newsletter.html>

können Sie den EU-Infobrief
kostenlos bestellen.

infobrief eu & international: EUROPA UND INTERNATIONALES IN KRITISCHER UND SOZIALER PERSPEKTIVE

Der EU-Infobrief erscheint 4x jährlich im digitalen Format und liefert eine kritische Analyse der Entwicklungen auf europäischer und internationaler Ebene.

Die Zeitschrift der Abteilung EU & Internationales der AK-Wien fokussiert dabei Themen an der Schnittstelle von Politik, Recht und Ökonomie. Anspruch ist nicht nur die Prozesse in den europäischen Institutionen zu beschreiben, sondern auch Ansätze zur Überwindung des Neoliberalismus zu entwickeln. Kurze Artikel informieren in prägnanter Form über aktuelle Themen. Langbeiträge geben den Raum für grundlegende Analysen, Buchbesprechungen bieten eine kritische Übersicht einschlägiger Publikationen.