

Nachrichten

EU-FLUGHÄFEN

Bodenabfertigung

Die EU-Kommission legte 2011 einen Vorschlag zur weiteren Marktöffnung für Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen vor.

Aus Sicht der AK darf dies keinesfalls erfolgen, solange der Wettbewerb in erster Linie über Dumpinglöhne, unzureichende Ausbildung des Personals und geringe Ansprüche an die Qualität und die Sicherheit der Dienstleistung ausgetragen wird. Bei allen Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass das Ground Handling weiterhin seinen wesentlichen Anteil zu einem effektiven und funktionsfähigen Luftverkehrssystem beitragen kann. Da die genannten Voraussetzungen im Verordnungsvorschlag nicht erfüllt waren, lehnte die AK den Entwurf strikt ab. Ende 2012 hat das Plenum des EU-Parlaments die Liberalisierungspläne der EU-Kommission mit deutlicher Mehrheit ebenfalls abgelehnt.

Der Vorschlag wurde in den zuständigen Verkehrsausschuss zurückverwiesen, um die weitere Vorgangsweise bei diesem Dossier zu beraten. Vor kurzem hat die EU-Kommission ihren höchst umstrittenen Vorschlag zurückgezogen. Er stand einem sozialen Europa entgegen. **DU**

LKW-MAUT IN DEUTSCHLAND

Ausdehnung auf Bundesstraßen

Die deutsche Bundesregierung will die Lkw-Maut abseits der Autobahn weiter ausdehnen.

Derzeit wird auf ca. 12.800 km Bundesautobahnen und ca. 1.200 km Bundesstraßen eine Lkw-Maut für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen erhoben. Bis 1. Juli 2015 sollen die Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km vierspurige Bundesstraßen ausgedehnt und mehr Fahrzeugklassen mautpflichtig werden. Dafür wird zum 1. Oktober 2015



Weitere Liberalisierungsmaßnahmen abgewehrt

die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesenkt. Gemäß dem Motto „Verkehr finanziert Verkehr“ sollen laut Regierungsübereinkommen alle Bundesstraßen bis 2018 für Lkw mautpflichtig werden. Gründe hierfür sind Einnahmbedarf der öffentlichen Hand und eine Rückverlagerung von Ausweichverkehren auf die Autobahnen. **FG**

DEUTSCHLAND

Zustand der Luft

Das deutsche Umweltbundesamt hat die Messungen bei Luftschadstoffen für Deutschland ausgewertet.

Fazit: Stickstoffdioxid (NO₂) wird Sorgenkind Nummer eins und Grenzwerte bei Feinstaub werden wetterbedingt eingehalten. Hartnäckig hoch bleiben die NO₂-Werte im verkehrsnahen Bereich in Ballungszonen, wo die EU-Jahresmittel und WHO-Werte deutlich überschritten werden. Ursache dafür sind Kfz-Abgase. Bei Feinstaub (PM10)

kam es nur bei zehn Prozent aller Messstationen zu mehr als den 35 erlaubten Tagesgrenzwertüberschreitungen. Grund hierfür waren aber nicht erfolgreiche Maßnahmen, sondern weniger stabile Hochdruckwetterlagen, die einen Abzug von Luftschadstoffen verhindern. Nur bei zwölf Prozent aller Messstationen konnten die empfohlenen Werte der WHO eingehalten werden, die für die menschliche Gesundheit unbedenklich sind. Besonders im Fokus sind Holzheizungen, deren Feinstaubemissionen steigende Tendenz aufweisen. Kleinf Feuerungsanlagen in Haushalten emittieren schon jetzt mehr als die Auspuffe im Verkehr. www.umweltbundesamt.de **FG**

INDUSTRIEABGASE

Neue Zahlen

Wie hoch ist der Schaden, der aus knapp 15.000 industriellen Großanlagen entsteht?

Das hat die EU-Umweltagentur berechnet. Basis dazu bilden nur Anlagen, die die Schwellenwerte des Europäischen

USA

Gentechnisch veränderter Apfel zugelassen

Das US-Landwirtschaftsministerium hat erstmals gentechnisch veränderte Äpfel zugelassen. Die kanadische Firma „Okanagan Speciality Fruit“ hat einen Apfel so verändert, dass er nach dem Aufschneiden nicht mehr braun wird. Das Enzym, das die Äpfel braun werden lässt, wurde entfernt. Diese Technik wurde bei den Apfelsorten „Granny Smith“ und „Golden Delicious“ eingesetzt, die ab 2016 als „Artic Granny“ und „Artic Golden“ auf den Markt kommen. In Kanada sind diese Äpfel noch nicht zugelassen. Das zuständige Ministerium lässt sich mit seiner Entscheidung noch Zeit. KonsumentInnen wie ApfelproduzentInnen sind gegen die Zulassung des gentechnisch veränderten Apfels. Bereits im November 2014 genehmigte das US-Landwirtschaftsministerium eine gentechnisch veränderte Kartoffel mit denselben Eigenschaften – auch diese wird nach dem Aufschneiden nicht braun. **IS**



Schadstoffemissionsregisters (E-PRTR) erfüllen. Seit 2008 sind diese aufgrund besserer Technik und Rezession erfreulicherweise gesunken. Für die EU, Norwegen und die Schweiz ergeben sich – vor allem bezogen auf Gesundheit, Umwelt und Ernteverluste – monetarisierte Schäden zwischen 59 und 189 Milliarden Euro. Bemerkenswert: Nur 147 Anlagen verursachen 50 Prozent aller Schäden. In Bulgarien, Rumänien und Estland sind die Schäden gemessen an der gesamten Wirtschaftsleistung besonders dramatisch. Unter den schlimmsten „TOP 30“ bei den Anlagen sind vorwiegend Kohlekraftwerke in Deutschland, Polen, Bulgarien und Rumänien. **FG**

VERPACKUNGSVERORDNUNG NEU Ernste Bedenken

Umweltministerium überarbeitet den Entwurf für die Abgeltungsverordnung.

Gegen den Entwurf – insbesondere die zugrundeliegende Vereinbarung zwischen Gemeindebund, Städtebund und Wirtschaftskammer Österreich – bestehen ernste kartellrechtliche Bedenken, vor allem für die

vereinbarten Einheitsentgelte. Die AK hat nicht nur die preiskartellartige Vereinbarung, sondern auch kritisiert, dass es kontraproduktiv ist, den Kommunen die Kosten der Verpackungen im Restmüll mit etwa 20 Millionen Euro abzugelten. Dadurch würden diese ihr natürliches Interesse an einer Ausweitung der Getrennsammlung verlieren. Zur Vorbereitung der geplanten Sammelgebietsverordnung führt das Ministerium parallel einen Stakeholderdialog durch, der auch Grundlagen für die Optimierung der Getrennsammlung transparent machen soll. Kärnten und Wien wollen keinen solchen Dialog durchführen. **HO**

FRACKING IN DEUTSCHLAND Kompromisslösung?

Umwelt- und Wirtschaftsministerium haben den Entwurf eines Gesetzespaketes vorgelegt.

Bei der umstrittenen Technologie der Erdgasförderung durch hydraulisches Aufbrechen – gemeinhin als „Fracking“ bezeichnet – ist Deutschland nun dabei, eine gesetzliche Kompromisslösung zu verabschieden. Der Entwurf des Gesetzespa-

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Nachahmung unerwünscht

Aufgrund des immer härter werdenden Konkurrenzkampfs unter den Fluggesellschaften hat es in den letzten Jahren verschiedene Entwicklungen bei den Businessmodellen gegeben, um Kosten zu reduzieren. Das neue Geschäftsmodell der Norwegian Air International (NAI) hat allerdings gravierende Eingriffe in die Sozialstandards der europäischen Luftfahrt mit sich gebracht und dementsprechend hohe Wellen geschlagen.

NAI wurde 2013 als Tochter der Norwegian Air Shuttle für Langstreckenflüge im Billigflugsegment gegründet und hat ein irisches Luftverkehrsoperatorzeugnis (Air Operator Certificate AOC). Dieses AOC ist in der Europäischen Union die Voraussetzung zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung an ein Unternehmen zur Erbringung von Flugdiensten. In Irland ist die Unternehmensbesteuerung deutlich niedriger als in Norwegen, und auch die arbeitsrechtlichen Bestimmungen sind weniger streng. Das ist die Basis dafür, dass Kabinenpersonal und Piloten aus Drittländern angestellt werden können. Im Falle NAI kommen Crew und Piloten über die Leiharbeitsfirma ADECCO aus Singapur. Die operationelle Basis des Personals ist Bangkok, die Flüge der NAI sind von Gatwick aus in die USA geplant, die betroffenen Beschäftigten sind allesamt Europäer.

Da NAI durch die Umgehung von sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen billiger anbieten und dadurch die Konkurrenz unterbieten kann, haben die US-amerikanischen Fluggesellschaften und das Department of Transport den Antrag von NAI abgelehnt. Begründet wurde dies mit dem Entgegenstehen von öffentlichen Interessen.

Die Europäische Kommission sieht in dieser Ablehnung allerdings einen Widerspruch zum EU-USA Luftverkehrsabkommen, denn die Nicht-Einhaltung von Sozialstandards sei kein Grund dafür, Verkehrsrechte nicht zu erteilen. Wenn solche Modelle Schule machen, wird das irgendwann auch zulasten der Sicherheit in der Luftfahrt gehen und das geht uns alle an.

Mag. Doris Unfried ist Betriebswirtin und Mitarbeiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Perfides Albion:

Im Jänner hat die Europäische Kommission ihre im Herbst gefällte Entscheidung veröffentlicht, die einen Einspeisetarif für Strom aus dem geplanten britischen Kernkraftwerk Hinkley Point C für zulässig erklärt (ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251157/251157_1615983_2292_4.pdf). Nur mit dieser Förderung rechnet sich die Errichtung des neuen AKW-Blocks. Österreich hat angekündigt, gegen diese Subventionierung von Atomstrom Klage bei der Europäischen Kommission zu erheben, da sie gegen bestehendes Wettbewerbsrecht verstoße. Dies hat Medienberichten zufolge zu einer verstimmtten Reaktion des britischen Premiers David Cameron und der Androhung von Vergeltungsmaßnahmen gegen Österreich geführt. Ein Aufschub oder gar eine Einstellung der Errichtung des AKW-Blocks Hinkley Point C wäre ein greifbarer Erfolg der österreichischen Anti-AKW-Politik der letzten Jahre.

Schlag ins Wasser:

Der Europäische Rechnungshof hat in einem kürzlich erschienenen Bericht festgestellt, dass die EU-Mittel, mit denen

die Verlagerung des Gütertransports auf Wasserstraßen gefördert werden soll, ziemlich wirkungslos verpuffen: Der Transport auf Wasserstraßen, den die Europäische Union seit 15 Jahren fördert, wies in dieser Zeit keine Zuwächse auf. Unter anderem sei dafür die nur schleppende Beseitigung von Kapazitätsengstellen, aber auch die mangelnde Koordination zwischen den Mitgliedstaaten verantwortlich.

Höchste Mülldeponie:

Seit der Erstbesteigung vor 60 Jahren haben etwa 4.000 Bergsteiger den Mount Everest erklommen – und viel Müll zurückgelassen. Nepal hat nun ein Programm verabschiedet, um die unkontrollierte Ablagerung der Abfälle, aber auch der menschlichen Exkremente zu unterbinden.

Mittelwert:

Die Europäische Kommission hat vor einiger Zeit auf die Kritik reagiert, dass Biokraftstoffe gar nicht so klimafreundlich seien, da die Nachfrage nach ihnen zu sogenannten indirekten Landnutzungsänderungen (ILUC), etwa zu Rodungen von Urwald, führe. Sie hat deshalb eine Novelle der

Erneuerbaren-Richtlinie vorgelegt, die den Anteil konventioneller Biokraftstoffe an den gesamten Treibstoffen auf fünf Prozent begrenzt. Der Rat der Europäischen Union hatte sich in der Folge für eine Begrenzung auf sieben Prozent ausgesprochen. Nun hat der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments den Mittelweg gewählt und vorgeschlagen, dass nicht mehr als sechs Prozent der Kraftstoffe aus Lebensmittelrohstoffen stammen dürfen.

À la carte:

Bei einer „kleinen“ Klimakonferenz in Genf Ende Februar 2015, die der Vorbereitung der 21. Vertragsstaatenkonferenz in Paris Ende des Jahres dienen sollte, wurde ein Entwurf für ein Protokoll erarbeitet, das den internationalen Klimaschutz ab 2020 regelt. Der Text besteht aus einer Vielzahl von alternativen Vorschlägen (unfccc.int/resource/docs/2015/adp2/eng/01.pdf). Nun müssen die Vertragsstaaten sich einigen, welche Passagen jeweils in das endgültige Protokoll übernommen werden – eine Aufgabe, die leichter klingt, als sie tatsächlich sein dürfte. **CS**

ketes umfasst wasser- und naturschutzrechtliche Vorschriften, Regelungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, bergbauliche Anforderungen sowie eine Normierung einer Beweislastumkehr bei vermuteten Schäden durch Öl- und Gasbohrungen. Der Entwurf sieht unter anderem vor, dass Fracking in Tiefen von weniger als 3.000 Meter verboten ist, außer wenn eine unabhängige Expertenkommission und die zuständigen Berg- und Wasserbehörden der Länder das Projekt genehmigen. Das deutsche Umweltministerium hat eine ausführliche Liste von Fragen und Antworten zu dem Entwurf veröffentlicht, mit dem die geplanten Regelungen nachvollziehbar gemacht werden sollen. www.bmub.bund.de/service/buergerforum/haeufige-fragen-faq/faq-fracking **CS**

LUFTREINHALTUNG

Strenger EuGH

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) fordert die strenge Einhaltung von Grenzwerten.

Die Vorgeschichte: Eine NGO hatte im Vereinigten Königreich auf Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) vor Gericht geklagt, was dem EuGH zur Vorabentscheidung (C-404/13) vorgelegt wurde. Obwohl der NO₂-Grenzwert spätestens ab 2015 einzuhalten ist, argumentierten die zuständigen Behörden auf „außergewöhnliche Umstände“ und Einhaltung nicht vor dem Jahr 2025. Der EuGH urteilte vereinfacht, dass mit der Existenz von (wirkungslosen) Luftqualitätsplänen keineswegs die Pflicht der Mitgliedsstaaten erfüllt sei. Bei Nicht-Einhaltung kann das Gericht in den Mitgliedsstaaten angerufen werden, „gegenüber der nationalen Behörde jede erforderliche Maßnahme,



Wann kommt die Kennzeichnung von Klonfleisch?

wie eine Anordnung, zu erlassen, damit diese Behörde einen erforderlichen Plan gemäß der Richtlinie 2008/50/EG erstellt.“ Politische Brisanz ist im Umgang mit dem Urteil somit vorprogrammiert. <http://curia.europa> **FG**

EU-KLONFLEISCH

Studie beauftragt

Bislang weigern sich Rat und Kommission der EU, Klonfleisch einer Kennzeichnungsregelung zu unterziehen.

Vom EU-Parlament wird seit Jahren mit Nachdruck eine Kennzeichnungsregelung für die Nachkommen geklonter Tiere eingefordert. Die EU-Kommission will im Oktober 2015 eine Studie für die Kennzeichnung von geklonten Tieren vorlegen, wie EU-Kommissar Vytenis Andriukaitis (ec.europa.eu/dgs/health_food-safety) bei einer Diskussion im EU-Parlament berichtete. Ziel dieser Studie ist es, die Möglichkeit sowie den Einfluss einer potenziellen Kennzeichnung von geklontem Fleisch und deren Nachkommen auszuloten. Da die EU Samen und Embryonen von geklonten Nachkommen importiert, soll dieser Bericht neue Informationen dazu liefern. Für das EU-Parlament sind im Landwirtschaftsausschuss Giulia Moi (Italien, EFD) und für

den Umweltausschuss Renate Sommer (Deutschland, EPP) als Berichterstatteerin zuständig. **IS**

NATURA 2000-GEBIET

Gletscherfluss Isel

Anfang März wurde die Ausweisung der gesamten Isel und einiger ihrer Zubringerbäche als Natura-2000-Gebiet beschlossen.

Im Gegenzug soll es für die Osttiroler Region ein regionalwirtschaftliches Rahmenprogramm geben. Denn viele Gemeinden an der Isel waren gegen eine Ausweisung. Damit müssen

nun die Kraftwerkspläne an der Isel ad acta gelegt werden. Die Umweltorganisationen zeigten sich erfreut. „Damit ist jetzt die Basis dafür geschaffen, dass dieser letzte große frei fließende und ökologisch funktionsfähige Gletscherfluss der Ost-Alpen in seiner Dynamik bewahrt wird und einer der wenigen verbliebenen, repräsentativen Lebensräume der Deutschen Tamariske für zukünftige Generationen erhalten bleibt“, betont Franz Maier vom Umweltdachverband. Kritik gibt es hingegen daran, dass einige Isel-Zuflüsse nicht als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen wurden. **HO**

RESSOURCE WASSER

Mitreden bis 21. Juli 2015

Die EU-Wasserrahmenrichtlinie fordert für unsere Gewässer ökologisch funktionsfähige Lebensräume.

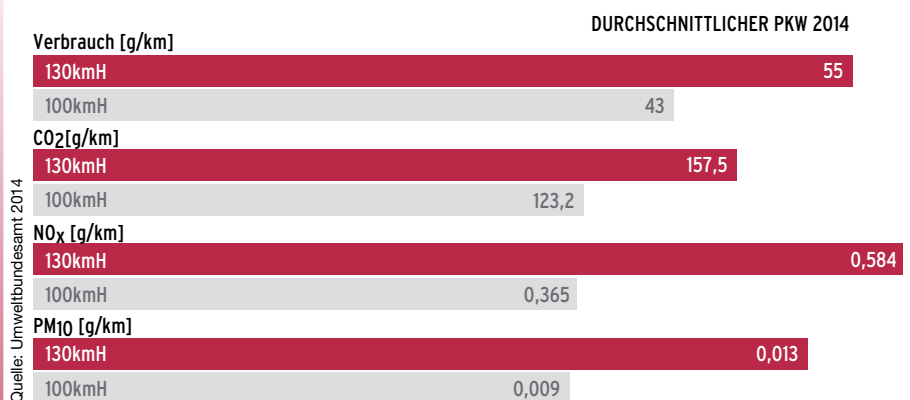
Dies gilt sowohl für Tiere und Pflanzen als auch für die Nutzungsansprüche der Menschen. Dafür haben alle Gewässer bis 2027 einen „guten ökologischen

Zustand“ zu erreichen. Die nationale Umsetzung erfolgt in Österreich durch einen Gewässerbewirtschaftungsplan. Mit dem ersten Plan wurde zum Beispiel die verpflichtende Errichtung von Fischaufstiegshilfen beim Kraftwerksbau umgesetzt. Jetzt kommt Phase 2: Bis 2021 müssen zwei Drittel der heimischen Gewässer einen „guten ökologischen Zustand“ aufweisen. Dafür ist noch viel zu tun – nach derzeitiger Einschätzung ist dieses Ziel nur schwer zu erreichen. Das BMLFUW hat Ende Jänner einen Entwurf für den zweiten Gewässerbewirtschaftungsplan 2015 – 2021 vorgelegt, bis 21. Juli 2015 läuft die Konsultation. Zeitgleich findet die Konsultation zum nationalen Hochwasser-



WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

Was bringen Tempolimits auf Autobahnen?



Tempolimits auf Autobahnen bedeuten weniger Schadstoffe, weniger Treibstoffverbrauch, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit: Pro gefahrenem Kilometer emittiert ein Pkw bei Tempo 100 statt Tempo 130 im Schnitt um 38 Prozent weniger Stickoxide und um 31 Prozent weniger Feinstaub. Zusätzlich spart man

durch die reduzierte Geschwindigkeit rund 22 Prozent Treibstoff und dadurch auch ebenso viele CO₂-Emissionen. Und wie steht's um den Zeitverlust? Auf einer Strecke von ca. 20 km verliert man bei Tempo 100 statt Tempo 130 weniger als 3 Minuten, bei Tempo 80 statt Tempo 100 exakt 3 Minuten.

Nachrichten



VOR 15 JAHREN

Arbeit und Ökologie

Wirtschaft & Umwelt 1/2000: Arbeitsqualität und Verteilungsgerechtigkeit sind zentral für eine nachhaltige Wirtschaft.

„Die wahrscheinlich geringere Nachfrage nach klassischer Erwerbsarbeit muss für ArbeitnehmerInnen noch nicht zwingend negative Auswirkungen haben. Im Kapitalismus ist es nichts Außergewöhnliches, dass immer mehr Güter mit immer weniger Arbeit hergestellt werden. Durch entsprechende Umverteilung der Zuwächse, die auch sehr oft in Arbeitszeitverkürzungen bestand, ist die Arbeitslosigkeit im Vergleich zu den Produktivitätsfortschritten relativ gering geblieben. Auch eine nachhaltige Gesellschaft mit ihren Restriktionen des Ressourceneinsatzes muss nicht automatisch eine Gesellschaft sein, die von Massenarbeitslosigkeit geprägt ist. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist aber die klassische Arbeitsnachfrage deutlich geringer. Dies gilt sowohl in der Produktion [...] als auch in großen Teilen des Dienstleistungssektors.“



VOR 30 JAHREN

Grenzen des Autoverkehrs

Wirtschaft & Umwelt 1/1985: Die Frage nach Schaden und Nutzen des Autoverkehrs, ökologischen und sozialen Kosten hat immer Saison.

„Die Verbreitung des Autos ist an soziale Grenzen gestoßen, die nur noch wenig dehnbar erscheinen. Die Erschließung der Orte und der Landschaft für das Auto ist praktisch abgeschlossen: Zwar scheint der Straßenbau infolge der Trägheit des Systems kaum zu stoppen, aber sein Nutzen für die Freizügigkeit der Autofahrer steht kaum noch in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand oder gar zur Landschaftszerstörung. Die technische Entwicklung bringt schon lange keinen beflügelnden Wurf mehr hervor, wenn es auch [...] der Werbung nach wie vor gelingt, ein breites Publikum in gespannte Erwartung der jeweils nächsten Modelle zu versetzen. Es bedurfte der Naturkatastrophe des Waldsterbens, um wenigstens gegen die dafür mitverantwortliche Auswirkung des Autoverkehrs, die Abgase, ernsthafte politische Aktivitäten zu erzeugen.“



Ökologischer Wandel ist mehr als E-Mobilität

schutz-Managementplan statt – auch diese Pläne können bis zum 21. Juli 2015 kommentiert werden. IS

EU-UMWELTBERICHT

Wandel statt Effizienz

Wenn wir alle auf Elektroautos umsteigen, stehen wir nur vor neuen Problemen.

Der „State and Outlook of European Environment Report 2015“ (SOER) der EU-Umweltagentur EEA wurde am 9. März in Wien präsentiert. Danach hat sich der Zustand der europäischen Umwelt bei Luftverschmutzung und Stickstoffeintrag verbessert – Verlust von Artenvielfalt und Klimawandel haben sich dagegen verschärft. Bisherige Maßnahmen der Effizienzsteigerung reichen für diese Probleme nicht aus. Deshalb braucht es gesellschaftlichen Wandel, um die EU-Ziele bei Klima und Ressourcenschonung bis 2050 zu erreichen. Das heißt unter anderem: geringeres Wirtschaftswachstum, eine ökologische Steuerreform und Kreislaufwirtschaft. Europa ist auf diese „systemischen Herausforderungen“ aber gut vorbereitet. Damit unsere Enkel ein gutes Leben in den planetarischen Grenzen führen können, braucht es jedoch neue gesetzliche und finanzielle Rah-

menbedingungen. <http://www.eea.europa.eu/soer> DB

STUDIE

Gentechnik und TTIP

Studie: „Freihandel – Einfallstor für die Agro-Gentechnik“

Der Experte Christoph Then hat in dieser Studie die möglichen Auswirkungen des geplanten EU-Freihandelsabkommen EU-USA (TTIP) hinsichtlich der EU-Regelungen bei Agro-Gentechnik untersucht. Ergebnis: Mit TTIP ist sehr wohl angedacht, die Standards für Umwelt- und KonsumentInnenschutz im Bereich der Agro-Gentechnik zu senken. Laut Studie geht bereits mit der Erteilung des Mandats ein sogenannter „regulatory chill“ aus. Damit sei eine Ausweitung der Kennzeichnung von Lebensmitteln, die gentechnisch veränderte Zutaten enthalten, nicht möglich, weil sie der Verhandlungsposition widersprechen würden. Davon betroffen ist die Kennzeichnung von Produkten geklonter oder mit Gentechnik-Pflanzen gefütterter Tiere. Zu erwarten ist auch, dass das Vorsorgeprinzip bei der Zulassung immer mehr in den Hintergrund gedrängt wird. Sensible Bereiche wie Umwelt- und KonsumentInnenschutz im Bereich der Lebensmittelerzeugung müssten im Abkommen vollstän-

dig ausgenommen werden, um diese Effekte zu vermeiden. **IS**

EU-VERKEHR

Umweltaspekte

Wie geht es der Umwelt aufgrund des Verkehrs in Europa?

Laut TERM-Bericht 2014 (Transport Environment Reporting Mechanism) der EU-Umweltagentur ist der Tenor leicht positiv. Trotzdem sieht die Umweltagentur die EU aber noch weit entfernt von den Zielen des EU-Weißbuchs aus dem Jahr 2011. Dieses sieht zum Basisjahr eine erhebliche Kürzung der (CO₂)-Emissionen um 60 Prozent und die Verlagerung von 50 Prozent aller Straßengütertransporte von der Straße auf die Schiene bzw. Binnenschifffahrt vor. www.eea.europa.eu **FG**

EU-UMWELTAGENTUR

Studie: „Noise in Europe 2014“

Der Bericht zur Verkehrslärmproblematik liegt vor.

Etwa 125 Millionen Menschen – ein Viertel aller EuropäerInnen – sind untertags (über 55 dB L), mehr als 83 Millionen in der Nacht (50 dB L) schädlichem Verkehrslärm ausgesetzt. Der Großteil der Belastung resultiert aus dem Straßenverkehr. Die Lärmbelastung in städtischen Ballungsräumen ist besonders hoch und blieb zwischen 2006 und 2011 konstant. Das zeigen die Daten der Mitgliedstaaten für die Lärmkarten und Aktionspläne gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (www.eea.europa.eu). Verkehrslärm belästigt nicht nur, sondern gefährdet auch die Gesundheit von Menschen und bewirkt jährlich mindestens 10.000 frühzeitige Todesfälle infolge koronarer Herzerkrankungen und Herzinfarkte. Zunehmend beeinträchtigt Lärm auch die Vielfalt und Verbreitung von wildlebenden Tieren, vor allem im Meer. **HO**

INTERVIEW: GENTECHNISCH VERÄNDERTE ORGANISMEN

HILFT DAS EU-SELBSTBESTIMMUNGSRECHT?

Im Jänner 2015 wurde im EU-Parlament das Selbstbestimmungsrecht der Mitgliedstaaten beim Anbau von gentechnisch veränderten Organismen (GVO) beschlossen. Was heißt das für Österreich? Wir fragten Gesundheitsministerin **Sabine Oberhauser**.

Was bedeutet dieser Beschluss für den Anbau von GMO in Österreich?

Oberhauser: Es zeigt, dass die jahrelange Überzeugungsarbeit seitens Österreichs Früchte getragen hat. Wir haben alles daran gesetzt, einen Anbau von Genpflanzen in unserem Land zu verhindern und jetzt wird es nach langjährigen und schwierigen Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten dieses Selbstbestimmungsrecht beim Anbau geben bzw. wird es nun endlich auch so gesetzlich verankert, dass Rechtssicherheit für alle Betroffenen herrscht. Der auf EU-Ebene erzielte Kompromiss ist für mich auch deshalb von größter Bedeutung, weil Österreich unter der Federführung des Gesundheitsressorts Mitinitiator der Änderung dieser Richtlinie war und dafür jahrelang gekämpft hat. Österreich ist und bleibt dadurch weiterhin gentechnikfrei!

Im österreichischen Parlament wurde kritisiert, dass es kein EU-weites Verbot beim Anbau von gentechnisch veränderten Organismen gibt. Inwiefern ist dieses Anliegen realistisch?

Oberhauser: Ein EU-weites Anbauverbot für gentechnisch veränderte Organismen wäre aus meiner Sicht sehr zu begrüßen. Das sieht auch die Mehrheit der österreichischen Bevölkerung so. Ich sehe aber leider die Zeit für ein generelles EU-Verbot noch nicht gekommen, besonders vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen auf EU-Ebene rund um die Selbstbestimmung der Mitgliedstaaten. Bedenken Sie, dass es Jahre gedauert hat, um dieses Recht auf Selbstbestimmung mit den gentechnik-befürwortenden Staaten auszuhandeln.

EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hat eine Überprüfung des EU-Zulassungsverfahrens bei GMO



*Dr.ⁱⁿ Sabine Oberhauser ist Ärztin und Bundesministerin für Gesundheit. www.bmg.gv.at

angekündigt. Künftig sollen die Bedenken der EU-Mitgliedstaaten viel stärker berücksichtigt werden. Wo gibt es hier Handlungs- und Verbesserungsbedarf?

Oberhauser: Sowohl mein Vorgänger Alois Stöger als auch ich haben in der Vergangenheit die bestehende Zulassungspraxis der Europäischen Kommission von gentechnisch veränderten Produkten wiederholt kritisiert. Daher sehe ich dieser Initiative von Kommissionspräsident Juncker mit Interesse und auch Hoffnung entgegen. Mir ist es ein besonderes Anliegen, dass durch eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen der Meinung der EU-Bevölkerungsmehrheit besser Rechnung getragen werden kann und nicht ausschließlich die Interessen der Gentechnik-befürwortenden Mitgliedsstaaten berücksichtigt werden.

Welche Vorschläge dazu gibt es aus österreichischer Sicht?

Oberhauser: Aktuell hält sich die Europäische Kommission diesbezüglich sehr bedeckt und wir wissen nicht, in welche Richtung der angekündigte Vorschlag gehen soll. Ich sehe die Initiative von Juncker als Teil eines Gesamtpakets und wünsche mir, dass es rasch Leitlinien und Guidance-Dokumente für die Umweltrisikobewertung gibt. Weiters müssen klarerweise unsere hohen Standards erhalten bleiben.

Gentechnik ist auch bei TTIP ein sensibles Thema. Wie ist Ihre Position dazu?

Oberhauser: Ich sehe es als DIE wesentliche Grundbedingung an, dass in den Verhandlungen unser Recht auf das selbstbestimmte Schutzniveau und das Vorsorgeprinzip in Bezug auf regulatorische Maßnahmen von den USA anerkannt und dementsprechend in einem möglichen Abkommen verankert wird.