

# NACHRICHTEN



## GENTECHNIK

### MEHR ANBAU VON GVO?

Der Anbau von gentechnisch veränderten Organismen (GVO) soll künftig von den EU-Staaten selbst entschieden werden dürfen.

→ Dieser Vorschlag der EU-Kommission würde in Zukunft eindeutig zu mehr Anbau von GVO in Europa führen, kritisiert Greenpeace. Nachdem der Handel mit Saatgut und Lebensmitteln grenzüberschreitend stattfindet, würde die Gefahr von Verunreinigungen in Österreich deutlich steigen. „Da kommt ein Wolf im Schafspelz auf uns zu, denn Gentechnik macht an keiner Landesgrenze halt. Die EU-Kommission sollte endlich die vom EU-Umweltrat geforderte Verbesserung der Risikoabschätzung umsetzen“, so Philipp Strohm von Greenpeace. Der ak-

tuelle EU-Vorstoß sieht zwar vor, der Gentechnik gegenüber kritische Länder wie Österreich den Anbau national leichter verbieten zu lassen. Umgekehrt heißt das aber, dass Staaten, die die Gentechnik befürworten, deutlich einfacher GVO-Saatgut einsetzen könnten, wodurch der Anbau europaweit steigen würde. Ein einschlägiges Beispiel dafür ist die lange Zeit unentdeckt gebliebene Aussaat von Genmais in gleich sieben deutschen Bundesländern. Überdies ist noch nicht endgültig geklärt, ob nationale Verbote überhaupt den Regeln der Welthandelsorganisation WTO standhalten können. Erst wenn die Risikoabschätzung auf EU-Ebene verbessert wird, kann darüber nachgedacht werden, ob nationale Anbauverbote sinnvoll sind oder nicht. **HO**

## IG-LUFT 1

### LUFTREINHALTUNG IN ROT-WEISS-ROT

Österreich wird weiterhin nominell strengere Grenzwerte für Feinstaub (PM 10) und Stickoxide (NO<sub>2</sub>) haben als es die EU vorschreibt.

→ Dies sind 25 Tagesgrenzwertüberschreitungen bei Feinstaub (PM 10) ab 2010 und einen Jahresmittelwert von 30 mg bei NO<sub>2</sub> ab 2012. De facto zählen aber nur die EU-Grenzwerte. Dies ist das Fazit der Novelle des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), die am 15. Juni 2010 im Ministerrat beschlossen wurde. Mit der Novelle wird nämlich bei der Neugenehmigung von gewerblichen Anlagen und Straßen nur mehr auf die EU-Grenzwerte, also 35 Tagesgrenzwertüber-

schreitungen bei PM 10 und einen Jahresmittelwert von 40 mg bei NO<sub>2</sub> abgestellt. Weil aber der EU-Umweltmusterschüler Österreich schon enorme Schwierigkeiten mit den EU-Grenzwerten hat und EU-Rechtsverletzungsverfahren vor der Tür stehen, räumt das neue IG-L auch den zuständigen Landeshauptleuten bessere Handlungsmöglichkeiten ein. Diese können bis dato sakrosankte Altanlagen bei Überschreiten der EU-Grenzwerte auf den letzten Stand der Technik bringen. **FG**

## IG-LUFT 2:

### UMWELTMINISTER AM ZUG

Bisher war beim IG-L der Umweltminister fein raus. Der jüngste IG-L-Beschluss ändert dies ein wenig.

→ Die Landeshauptleute dürfen derzeit das Bundesgesetz IG-L vollziehen, jedoch nur eingeschränkt, weil bundeseinheitliche Regelungen (z. B. KFZ-Umweltplaketten) fehlen oder andere Bundesgesetze (z. B. Ge-



### FISCHFANG: DIE MEERE SIND LEER

→ Mit dem weltweiten Fischbestand geht es rapide bergab. Zu Zeiten der Segelschiffahrt waren die Erträge britischer Flotten viermal so groß wie heute. Schon 2009 hat die EU-Kommission 90 Prozent der Fischbestände für überfischt gehalten. Doch Schleppnetzerei gibt es schon viel länger als die dabei herangezogenen Daten. Britische Forscher haben nun Statistiken bis zurück nach 1889 für eine Bestandsaufnahme verwendet. „Unsere Studie zeigt, dass der Zustand der britischen – und implizit der gesamten europäischen – Fischerei viel schlimmer ist, als selbst die pessimistischsten Schätzungen zeigen“, so Callum Roberts, einer der Autoren. Der Fischbestand der Weltmeere wurde seit 1900 durch die kontinuierliche Überfischung massiv reduziert, Forscher gehen von einem Rückgang von 90 bis 95 Prozent aus. Die ökologische Krise ist mittlerweile auch eine ökonomische: Bis in die 1950er Jahren stiegen die Fangquoten. Seither gehen sie rapide zurück und liegen heute unter dem Niveau von 1889. Auch der Aufwand ist im Schnitt um den Faktor 17 gestiegen. **HO**

### CO<sub>2</sub>-Killer Gemüse

Die Herstellung von einem Kilogramm Rindfleisch erzeugt 6.450 Gramm CO<sub>2</sub>, die Herstellung von einem Kilogramm Gemüse jedoch nur 150 Gramm. [www.umweltberatung.at](http://www.umweltberatung.at)

### 180.000 Tonnen

Soviele Tonnen CO<sub>2</sub> werden durch die biologische Bewirtschaftung in Österreich eingespart. [www.umweltberatung.at](http://www.umweltberatung.at)

30 Prozent des österreichischen Güterverkehrs sind bereits auf Schiene. Das ist EU-Rekord - mit Förderungen des BMVIT und des Klima- und Energiefonds soll dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden.

Verkehrsministerin Doris Bures, Kurier, 19. 05. 2010

werberecht) sie daran hindern. Also gelebter Föderalismus pur. Das ändert sich nun ein wenig. Demnach wird der Umweltminister für alle besonders belasteten Gebiete in Österreich bei Off-Road-Maschinen (z. B. Raupen, Bagger) bundeseinheitliche Abgas- und Verwendungsbestimmungen verordnen. Weiters kann er für landwirtschaftliche Anlagen (z. B. Großmastbetriebe oder Biogasanlagen) Maßnahmen vorschreiben, weil Gülle und Ammoniak zur überregionalen Feinstaubbelastung in Österreich beitragen. Am augenfälligsten wird dies aber bei den KFZ-Umweltplaketten. Der Umweltminister wird mit Verordnung die optische Kennzeichnung von KFZ nach Abgaskriterien (Partikelfilter, Benzinkatalysator, usw.) festlegen. Die Umweltplaketten des Umweltministers entscheiden also, ob etwa ein PKW in eine Umweltzone einfahren darf oder nicht. **FG**

IG-LUFT 3

## UMWELTZONEN ANTE PORTAS?

In anderen EU-Ländern gibt es sie seit geraumer Zeit, in Österreich bisher nur auf dem Papier: Umweltzonen.

→ Vorwiegend in städtischen Ballungszonen angesiedelt, sollen Fahrverbote bei abgasschädlichen KFZ für eine lokale Minderung der Luftbelastung von Feinstaub und Stickoxid sorgen. Sie sind meistens letzte Konsequenz, wenn Fehlentwicklungen bei EU-Vorgaben (z. B. verspätete Partikelfilterpflicht), nationalen Regelungen (z. B. steuerliche Begünstigung von Dieselmotoren) oder lokale Versäumnisse (z. B. schlechter öffentlicher Nahverkehr) vorliegen und trotzdem kurzfristig Abhilfe geschaffen werden muss. Das neue IG-L wird den Landeshauptleuten bei KFZ mehr Möglichkeiten

## VON RUUD KLEIN



Die Firma, die eigentlich British Petroleum heißt, versucht schon seit vielen Jahren an ihrem Image zu arbeiten. Ab 2001 wollte BP, dass ihre Abkürzung „Beyond Petroleum“ heißt. Die dazugehörige grüne Blume als neues Logo soll den neuen Nachhaltigkeitsanspruch auch deutlich unterstreichen. Natürlich fühlt sich BP auch dem CSR Gedanken ganz eng verbunden. Ja, ja, Corporate Social Responsibility - da zeigen Unternehmen von sich aus Verantwortung und brauchen daher nicht vom bösen Staat mit



MAG. THOMAS RITT\*

## BP UND DER CSR-SCHMÄH

irgendwelchen Vorschriften behelligt zu werden. Die Unternehmen jagen ja eh nicht blind dem Profit hinterher und wissen viel besser als der Staat, was für die soziale Ausgewogenheit und die Umwelt wichtig ist. Da kann man die Unternehmen schon unreguliert werken lassen. BP schreibt im eigenen Nachhaltigkeitsbericht viele Seiten zu diesem Thema, z. B.: „Our goal of ‘no accidents, no harm to people and no damage to the environment’ is fundamental to BP’s activities.“ Da scheint doch mit dem Fundament einiges schief gegangen zu sein? Oder ist es einfach so wie Exxon-Chef Tillerson im US Kongress meinte: eine Reihe von Standards sind nicht eingehalten worden. BP-Boss Hayward selbst stellte sich seiner Verantwortung, sozusagen gelebter CSR, u. a. so: „Ich hatte keine Kenntnis davon“, „Ich war am Entscheidungsprozess nicht beteiligt“, „Ich bin kein Zement-Ingenieur“ „Ich bin kein Bohr-Ingenieur“, ... Da bleibt für die Politik nur eine Schlussfolgerung: Lasst CSR in den Marketingabteilungen als Ökoschmäh rumhängen und macht Gesetze und strenge Vorschriften, die Sozialstaat und Umwelt vor den Auswüchsen der Profitgier schützen.

\* Mag. Thomas Ritt ist Volkswirt, Mitarbeiter der Abteilung Umwelt und Verkehr in der AK Wien und leitet die Redaktion von Wirtschaft & Umwelt.

## NACHRICHTEN

bei Fahrverboten geben. Bis auf Ausnahmen sind Fahrverbote für umweltschädliche PKW und sogar gewerblichen LKW-Verkehr möglich. Auch der Traktor außerhalb von landwirtschaftlichen Tätigkeiten ist nicht mehr Tabu. KFZ-Umweltplaketten werden zudem Polizisten die Kontrollen erleichtern. In den EU-Staaten gibt es eine ganze Palette von unterschiedlichen Umweltzonen-Modellen. [www.lowemissionzones.eu/index.php](http://www.lowemissionzones.eu/index.php) **FG**

### MOBILTELEFON

## INTERPHONE-STUDIE

**Handynutzung:** Die Ergebnisse der so genannten Interphonestudie sind Anfang Juni präsentiert worden.

→ Von einer durchschnittlichen Handynutzung, so das Ergebnis, gehe keine Gefahr aus. Im Hinblick auf Handynutzer, die besonders häufig telefonieren, sind die Resultate unklar. Die Interphone-Studie sollte mit epidemiologischen Methoden mög-

che Gesundheitsrisiken aufspüren. Daran waren Forscher aus ganz Europa, Australien, Israel, Japan, Kanada und Neuseeland beteiligt. Die „International Agency for Research on Cancer (IARC)“ in Lyon hatte die Koordination. Zwischen 2000 und 2003 wurden insgesamt 2.765 Gliom- und 2.425 Meningeom-Patienten sowie 7.658 gesunde Vergleichspersonen zu ihren Telefonier-Gewohnheiten befragt. Damit ist Interphone die bisher größte Fall-Kontrollstudie, die Handygebrauch und Tumorrisiken untersucht hat. Sie erfasste vor allem kurzzeitige Handynut-

zer, aber auch eine Anzahl von Personen, die bereits vor 1994 begannen, mobil zu telefonieren. [www.iarc.fr](http://www.iarc.fr) **HO**

### VERKEHR

## ÖKOLOGISCHES SORGENKIND

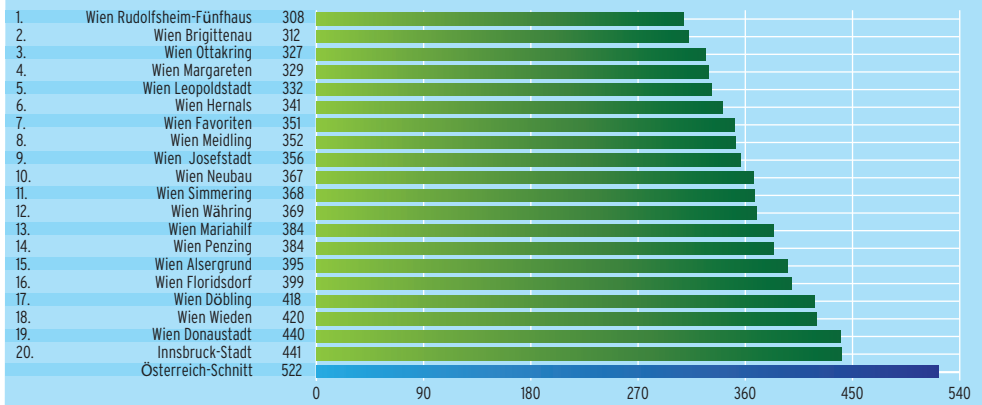
Trotz großer Fortschritte durch technologische Innovationen bleibt der Verkehr ein umweltpolitisches Sorgenkind.

→ Das ist der Tenor des zehnten TERM-Berichtes der EU-Umweltagentur, der mit seinen 40 Indikatoren eine Bestandsauf-

nahme der EU-Verkehrspolitik vornimmt. Vor allem längere Reisen von Personen und noch mehr der Transport von Gütern machen jede CO<sub>2</sub>-Einsparung durch technische Verbesserungen (z.B. EU-Vorgaben bei CO<sub>2</sub>-Ausstoß von KFZ) zunichte. Verstärkt wird dieser Trend durch überproportionale Marktanteilszuwächse bei klimaineffizienten Verkehrsträgern auf der Straße und in der Luft zulasten von Bahn und Binnenschifffahrt. Auch bei Luftverschmutzung und Lärm ist technischer Fortschritt kein Allheilmittel. Obwohl vor allem schwefelfreier

## Die 20 Bezirke Österreichs mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad

(PKW pro 1.000 Einwohner)



QUELLE: STATISTIK AUSTRIA, VCÖ 2010

## AUTOFREI HAUSHALTEN

Unter den Top 20 Regionen Österreichs mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad belegen Wiener Bezirke die ersten 19 Plätze. Rudolfshiem-Fünfhaus gewinnt vor Brigittenau und Ottakring. Doch auch in Wien sind die Unterschiede groß: Die größte PKW-Dichte in Wien gibt es in Wien-Liesing, das im Österreich-Ranking an 41. Stelle liegt. Während auf 1.000 EinwohnerInnen in Rudolfshiem-Fünfhaus 308 PKW kommen, sind es in Wien-Liesing 510 PKW. Liesing ist damit der Bezirk mit dem höchsten Motorisierungsgrad und der einzige Bezirk in Wien, der im Österreich-Schnitt (522 PKW) liegt. Die Ergebnisse beweisen, dass man auch ohne Auto gut leben und überall gut hinkommen kann. Vorausgesetzt, es gibt eine gute öffentliche Verkehrsanbindung. Das ist besonders für einkommensschwache Schichten von Bedeutung. Für Planer- und PolitikerInnen bedeutet das: will man erreichen, dass die Menschen weniger Auto fahren, sind die Öffis auszubauen. **LEI**



## AUF EINEN BLICK: EU & EUROPA ...

→ Die langsamen Mühlen der Justiz: Mehr als 25 Jahre nach einem der größten Chemieunfälle der Geschichte wurden die ersten Urteile über die Verantwortlichen gefällt. Am 3. Dezember 1984 wurden bei einer Explosion in einer Chemiefabrik der Firma Union Carbide im indischen Ort Bhopal vierzig Tonnen Methylisocyanat freigesetzt. Min-

destens 3.500 Menschen starben unmittelbar an dem Gift, etwa 15.000 an den Folgewirkungen. Acht Verantwortliche wurden Anfang Juni von einem Gericht in Bhopal zu je zwei Jahren Haft verurteilt, einer von ihnen posthum. Von Organisationen der Opfer werden diese Urteile als viel zu spät und zu milde angesehen. → Zertifizierung von Bio-

kraftstoffen: Die Richtlinie über erneuerbare Energien aus 2009 sieht vor, dass 2020 zehn Prozent der Treibstoffe im Verkehr aus erneuerbaren Quellen stammen. Damit Biokraftstoffe für diese Ziel anrechenbar sind, müssen sie nachhaltig erzeugt worden sein. Die Europäische Kommission hat nun Kriterien vorgelegt, nach denen sie Zertifizie-

rungssysteme für die Nachhaltigkeit der Biokraftstoffe anerkennt. Weiters sieht die Richtlinie in einem ersten Schritt vor, dass durch den Einsatz der Biokraftstoffe 35 Prozent weniger an Treibhausgasen emittiert werden als beim Einsatz fossiler Kraftstoffe. In einem Leitfaden der Kommission wird nun dargelegt, wie diese Einsparung zu be-

FOTOS: SCHUH (3)



Diesel und abgastechische EU-Vorgaben Verbesserungen bewirkt haben, bleibt der LKW die bedeutendste Quelle für NO<sub>2</sub> und der PKW einer der größten lokalen Verursacher von Feinstaub und NO<sub>2</sub>. Nicht-motorische Emissionen (Brems- und Reifenabrieb, Straßenaufwirbelung) wachsen schlicht und einfach durch steigende Fahrleistungen unvermindert an.

Download des Berichtes auf: [www.eea.europa.eu/de](http://www.eea.europa.eu/de) **FG**

#### LKW-MAUT

### AUCH ABSEITS DER AUTOBAHN

Deutschland wird in Zukunft neben den Autobahnen auch seine Bundesstraßen bemaunten.

→ Leere öffentliche Kassen zwingen die deutsche Bundesregierung zum Umdenken. Entgegen ihrem Regierungsprogramm („Mautmoratorium“) verkündete der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer überraschend, dass die fahrleistungsabhängige LKW-Maut, wie jetzt schon auf Autobahnen, zukünftig auch auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen eingehoben werden soll. Im Sommer 2011 soll dann die Bemaunung auf zusätzlichen 3.800 km Bundesstraßen schlagend werden. Mit den erhofften Mehreinnahmen von 100 bis 200 Millionen Euro will der Verkehrsminister den In-

vestitionsetat für Infrastrukturausbauten absichern. Der Beschluss bezweckt aber auch eine Vermeidung von LKW-Mautausweichverkehren. Vier-spurige Bundesstraßen sind bis dato billige Ausweichstrecken für „LKW-Abbieger“, die Mautkosten sparen wollen. Vorerst unverändert bleibt aber die Mautfreiheit für KFZ unter zwölf Tonnen Gesamtgewicht auf Autobahn und Bundesstraßen. **FG**

#### BISPHENOL A

### VORSORGLICHER VERZICHT?

Das deutsche Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt Herstellern und Nutzern von Bisphenol A, schon heute alternative Stoffe einzusetzen.

→ Bisphenol A steckt in vielen Alltagsgegenständen: Konservendosen, DVDs, Thermopapier, Lebensmittelverpackungen und Babyflaschen. Aus diesen Produkten kann sich der Stoff lösen und dann auch von Menschen aufgenommen werden oder Gewässer belasten. Bisphenol A ist zwar weniger potent als das natürliche Sexualhormon Östrogen, stört aber nachweislich bei einigen Organismen die Fortpflanzung. Die EU-Lebensmittelsicherheitsbehörde EFSA bewertet Produkte auf Bisphenol A-Basis derzeit als unbedenklich. Kanada, Dänemark und

### MIT LÄRMINDEX GEGEN FLUGLÄRM?

→ Der Frankfurter Flughafen, die Fraport AG, will sich in den nächsten Jahren intensiv mit den Themen Lärmmonitoring, aktiver Schallschutz und Lärmwirkungsforschung befassen und damit zur Lärmentlastung in der Region beitragen, so der Fraport-Vorstandsvorsitzende anlässlich der Vorstellung des Nachhaltigkeitsberichts 2009. Mittels eines eigens eingeführten Lärmindex soll die regionale Lärmbelastung transparent gemacht und sollen Veränderungen – in die eine wie in die andere Richtung – eindeutig abgebildet werden. Mehr Flugverkehr wird den ermittelten Index-Wert natürlich steigern. Durch Verfahrensoptimierungen wie z. B. lärmoptimierte Anfluggleitwinkel und eine gezielte Bündelung der Abflugbewegungen sollen die prognostizierten Lärmwerte aus der Planfeststellung deutlich unterschritten werden. [www.fraport.de](http://www.fraport.de) **HO**

Frankreich dagegen haben aus Vorsorgegründen Bisphenol A-haltige Babyflaschen und andere Produkte für Kinder verboten. Das UBA sieht noch Datenlücken, empfiehlt aber die Verwendung bestimmter Bisphenol A-haltiger Produkte aus Vorsorgegründen zu beschränken. Die EU-Chemikalienverordnung

REACH verpflichtet die Chemieindustrie, die Risiken zu erheben und bis zum 30. November 2010 in einem Registrierungsdossier darzulegen. [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) **HO**

### ... UND DIE GANZE WELT

rechnen ist. Das dritte neue Dokument ist eine Entscheidung über die Berechnung des Kohlenstoffgehalts von Böden, ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Klimafolgen von Nutzungsänderungen zur Produktion von Biokraftstoffen. ([ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/sustainability\\_criteria\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/sustainability_criteria_en.htm))

→ Zu intransparent: Bis auf weiteres wurde Bulgarien vom System des Treibhausgashandels ausgeschlossen, da die Aufzeichnung der Emissionen zu intransparent und unzuverlässig sei. → Energiestatistik: Der Ölkonzern BP hat ein Loch in den Golf von Mexiko gemacht, das nicht so leicht zu stopfen ist. Der Konzern bemüht sich, das wahre

Ausmaß der Katastrophe zu verschleiern und 20 Milliarden Dollar für einen Fonds lockerzumachen, aus dem die Behebung der Schäden bezahlt werden soll. Daneben findet er – wie jedes Jahr – Zeit, einen Bericht über die weltweite Energienachfrage zu veröffentlichen ([www.bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview)). Die Hauptaussagen:

Durch die Wirtschaftskrise gab es 2009 erstmals seit 1982 einen Rückgang der globalen Energienachfrage, zum ersten mal seit 1998 einen Rückgang bei den energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen.



AWG

**NOVELLE 2010**

Der Entwurf für eine AWG-Novelle 2010 setzt im Kern die neue EU-Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG (ARRL) um.

→ Dazu kommen Änderungen im Bereich der Abfallverbringung und des elektronischen Datenmanagements. Impulse für die Abfallvermeidung in den Mitgliedstaaten zu setzen, ist das politische Kernanliegen der ARRL. Die AK tritt seit geraumer Zeit dafür ein, dass wirksame Maßnahmen zur Förderung von Getränkemehrwegsystemen ergriffen werden. Daher sollte die Umsetzung der ARRL in Österreich auch zum Anlass für Maßnahmen zur Förderung von Getränkemehrwegsystemen genommen werden, wozu das Ministerium auch eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingereicht hat. Darüber hinaus hat die AK keine grundsätzlichen Einwände. Einzelanmerkungen zielen auf eine verbesserte Abstimmung zwischen Bundes- und Landesabfallplanung, eine stärkere Betonung der Entsorgungsaufklärung und des Prinzips der Nähe, die verstärkte Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Erstellung von Plänen und Programmen



**TIPPS! RAD(L)GEBER**

Wer rastet, der rostet. Der Sommer - wenn's nicht dauernd regnet - macht Lust aufs Radfahren. Um sich sicher auf den Sattel zu schwingen, sind die richtigen Informationen notwendig. Diese findet man im „Rad(l)Geber“ von „die umweltberatung“, der mittlerweile bereits zum vierten Mal neu aufgelegt und um etliche neue Informationen ergänzt wurde. In der 76-seitigen Broschüre werden unter anderem folgende Fragen beantwortet: Welche Verkehrsregeln gelten auf Radwegen? Welches Schloss schützt mein Rad vor Diebstahl? Neben vielen

praktischen Tipps sind auch die wichtigsten Sicherheitsvorschriften zusammengefasst. Zudem:

50 Prozent der Alltagswege sind kürzer als fünf Kilometer. Wer bei solch geringen Distanzen aufs Rad steigt, tut etwas für Gesundheit, Fitness und Klimaschutz. Bestellung gegen Unkostenbeitrag (Porto und Bearbeitungsgebühr) bei „die umweltberatung“ unter Tel.: 01/ 803 32 32 oder 027 42/ 718 29 [www.umweltberatung.at](http://www.umweltberatung.at).

LEI

sowie die Streichung von Ausnahmen von der verstärkten Abfallerzeugerhaftung. **HO**

ARA

**MONOPOL VOR GERICHT**

Beim EuG 1. Instanz hat die mündliche Verhandlung im Verfahren zum Verpackungssammelmonopol der ARA stattgefunden.

→ Thema des Verfahrens sind die strengen Auflagen der EU-Kommission gegen die Altstoff

Recycling Austria (ARA), damit Wettbewerb in der Haushaltsverpackungssammlung möglich wird. ARA bekämpft diese Auflagen. Die AK ist dem Verfahren auf Seiten der EU-Kommission beigetreten, damit die Auflagen in Österreich endlich umgesetzt werden. ARA ist der Ansicht, ihre Verträge schon ausreichend geändert zu haben. Bislang ist es aber keinem Mitbewerber gelungen, die Entsorger und Kommunen zum Abschluss von Verträgen über die Mitbenützung der ARA-Haushaltssammlung zu bewegen.

Das deutsche Verpackungssammelsystem DSD hat im Parallelverfahren schon rechtskräftig verloren. Dennoch bleibt abzuwarten, wie das Gericht letztlich entscheidet. **HO**

ABFALLWIRTSCHAFT

**MINDEST- ODER BILLIGLOHN?**

Die deutsche Dienstleistungsgewerkschaft ver.di will eine Erhöhung des Mindestlohns, die Arbeitgeber verlangen eine zweite Billiglohnschiene.



**Pro Planet Label: Kennzeichnung für konventionelle Lebensmittel?**

→ Anfang Juni hat die REWE Group ein mit Caritas und Global 2000 gemeinsam entwickeltes Verfahren zur Bewertung und Kennzeichnung der Nachhaltigkeit konventionell hergestellter Lebensmittel vorgestellt. Das Pro Planet Label kennzeichnet Produkte, die die Umwelt während ihrer



Herstellung, Verarbeitung oder Verwendung deutlich weniger belasten und deren Produktionsbedingungen außerdem internationalen sozialen Standards entsprechen. Wermutstropfen aus Konsumentensicht ist die zunehmende Unübersichtlichkeit der privaten Gütesiegel.

[www.proplanet-label.at](http://www.proplanet-label.at) **HO**

**Öko-Musterland?**

Für Umweltminister Berlakovich ist Österreich „grünes Musterland Nummer eins“. Trotzdem kam er bei der Präsentation des jüngsten Ökoberichtes nicht umhin zugeben zu müssen: „Wir verfehlen derzeit das Kyoto-Klimaziel um 6,9 Millionen Tonnen.“



**Sommer: staufest**

Als die meistbefahrenste Straße Österreichs hat die Wiener Tangente dem Brenner schon lange den Rang abgelaufen oder besser gesagt abgestaut. Auf der A23 Praterbrücke sind im Jahreschnitt täglich 153.100 PKW unterwegs, auf der A13 sind es 22.850 PKW. [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at) [www.bmi.gv.at](http://www.bmi.gv.at)

» Für jede investierte Milliarde Euro entstehen beim Autobahnausbau 10.189 Personenjahre Arbeit, beim Ausbau von Eisenbahnstrecken 16.299 und Investitionen in Bahnhöfe 17.369 Arbeitsplätze. Reinhard Haller: Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen, 2009

→ Für ver.di ist der Mindestlohn, der heute 8,02 Euro beträgt, nur der Anfang. Er müsse erhöht werden, damit die vor allem betroffenen Leiharbeiter auch davon leben können. Nur so werden auch die tarifgebundenen Unternehmen wieder konkurrenzfähig; auch manche Arbeitgeber sehen das so. Zudem will ver.di eine Tarifrunde mit plus drei Prozent.

Aber die Arbeitgebervertreter knüpfen die Gespräche über den Mindestlohn an eine Bedingung: Neueinsteiger sollen generell nur mehr 80 Prozent vom bisherigen Einstiegslohn erhalten und der soll dann auch nicht mehr mit dem Alter steigen. Mittelfristig sollen alle Beschäftigten 20 Prozent weniger als jetzt bekommen.

Für ver.di ist das völlig unannehmbar, weil da kaum mehr als der Mindestlohn herauskäme. Die private Abfallbranche verkomme zur Niedriglohnbranche, so die Gewerkschaft. [www.verdi.de](http://www.verdi.de) **HO**

## ATOMKRAFT

### STEUER AUF BRENNELEMENTE

Kommt die geplante deutsche Brennelementesteuer vor Gericht?

→ Die AKW-Betreiber berufen sich dabei ausgerechnet auf die vor zehn Jahren unterschriebene, aber seit etwa fünf Jahren bekämpfte Ausstiegsvereinbarung. „Dieser Vorgang offenbart einen neuen Gipfel der Dreistigkeit in den Konzernzentralen. E.on, RWE, EnBW und Vattenfall brechen, unterlaufen und bekämpfen seit 2005 die Vereinbarung zum Atomausstieg, die sie selbst [...] unterschrieben haben. Jetzt wollen sie aus eben dieser Vereinbarung Honig saugen“, sagt Rainer Baake von der Deutschen Umwelthilfe, der den „Atomkonsens“ seinerzeit als Staatssekretär im Bundesumweltministerium mit ausgehandelt hatte. [www.duh.de](http://www.duh.de) **HO**



### Feuchte Fakten

Die 1,8 Millionen Einwohner Wiens verbrauchen in Summe täglich 390.000 m<sup>3</sup> Wasser. I. und II. Wiener Hochquellenleitung liefern täglich 337.000 m<sup>3</sup> Wasser. 142.000 m<sup>3</sup> Grundwasser sind pro Tag verfügbar. Die 30 Wasserbehälter haben ein Gesamtvorratsvolumen von 1,65 Millionen m<sup>3</sup>. [www.wien.gv.at/wienwasser](http://www.wien.gv.at/wienwasser)

## INTERVIEW



Gerald Franz

Der Verkehr wird immer mehr - ein Problem für viele Gemeinden. Konflikte mit Anrainern sind vorprogrammiert. Wohnheiten müssen geändert werden. Mobilitätsbeauftragte in Gemeinden sollen Abhilfe schaffen. Darüber sprach Wilfried Leisch mit dem Fachbereichsleiter Mobilität von „die umweltberatung“, Mag. Gerald Franz.

## VERKEHRT MOBIL?

**Seit wann gibt es Mobilitätsbeauftragte und wie entstand die Idee dazu?**

**Franz:** Die Idee zur Ausbildung kommunaler Mobilitätsbeauftragter entstand im letzten Jahr. 2009 wurde die Ausbildung zum ersten Mal in Niederösterreich angeboten. Die Idee dahinter war und ist es, Personen in den Kommunen zu schulen, die für das Thema Verkehr und Mobilität verantwortlich zeichnen und als Ansprechpartner für die Bevölkerung, Verkehrsverbände sowie sonstige Mobilitätsdienstleister dienen sollen.

**Was sind die Anforderungen und Ausbildungsinhalte?**

**Franz:** Die Ausbildung beinhaltet mehrere Module, die über vier Tage verteilt abgehalten werden. Der Bogen spannt sich von Maßnahmen zur Umsetzung umweltfreundlichen Verkehrs, durch planerische und bewusstseinsbildende Maßnahmen, über Verkehrssicherheitsaspekte und Mobilitätsförderungen bis hin zu Kommunikation und Konfliktmanagement.

**Was machen Mobilitätsbeauftragte in der Praxis?**

**Franz:** Mobilitätsbeauftragte sollen Ansprechperson in der Kommune zu allen Verkehrs- und Mobilitätsbelangen sein. Die Kompe-

tenzen zum Thema Verkehr sind in Gemeinden und Städten unterschiedlich geregelt. Eine Ansprechperson soll in der Gemeinde dafür Sorge tragen, umweltfreundlichere Mobilität zu ermöglichen. Dazu bekommen Mobilitätsbeauftragte das notwendige Handwerkszeug im Rahmen der Ausbildung.

**Kosten und Nutzen: Was haben die Gemeinden davon?**

**Franz:** Seit 2010 wird der Lehrgang österreichweit in Kombination mit der Durchführung einer Projektarbeit abgehalten. Die TeilnehmerInnen sollen sich mit einer konkreten Fragestellung bzw. Problemstellung zum Thema Mobilität aus ihrer Kommune beschäftigen und Lösungsansätze herausarbeiten.

Die Teilnahme am Lehrgang kostet 630,- Euro exklusive Mehrwertsteuer. Allerdings gibt es unterschiedliche Fördermöglichkeiten für Gemeinden.

**Können auch Betriebe auf dieses Angebot zugreifen?**

**Franz:** Bisher gibt es das Angebot nur für Kommunen, allerdings wird an einem Konzept zur Ausbildung betrieblicher Mobilitätsbeauftragter gearbeitet.