

Nachrichten

BIRDLIFE ZÄHLUNG

Weniger Vögel in Österreich

Mehr als die Hälfte der 66 heimischen Brutvogelarten sind rückläufig, wie eine aktuelle Vogel-Bestandsüberwachung von BirdLife Österreichs aufzeigt. Ein Viertel der Arten ist stabil und nur rund ein Sechstel der Artenbestände nimmt zu. Seit 1998 sind gut ein Drittel der Vögel unserer Kulturlandschaft verloren gegangen. Vor allem Bestände des Rebhuhns und des Girlitz (8 von 10) und der Grauammer (9 von 10). Im gleichen Zeitraum wurde österreich- und weltweit die Landwirtschaft immer intensiver: frühes und häufiges Mähen der Wiesen, Verlust von Hecken, Feldrainen und Einzelbäumen, Rückgang von Ackerbrachen und nicht zuletzt der Einsatz von Pestiziden im Ackerbau und Obstbau. BirdLife Österreich fordert daher, dass bei Agrarförderungen noch mehr als bisher Leistungen des öffentlichen Interesses – das sind Naturschutz,

Wasserschutz, Bodenschutz, Klimaschutz – abgegolten werden. **SI**

PLASTIK PLANET

Mikroplastik und Chemikalien in der Antarktis

Die Umweltschutzorganisation Greenpeace fand in der Antarktis Mikroplastik und persistente gefährliche Chemikalien. Ein Teil der Verschmutzung war sofort sichtbar: Abfälle aus der Fischindustrie, die in den Gewässern schwammen, wie Bojen, Netze und Planen. Plastik wurde bereits in allen Ozeanen gefunden, vom Nordpol bis zum Südpol und sogar am tiefsten Punkt des Ozeans. Es wurde bisher angenommen, dass die Meeresströmungen rund um die Antarktis als eine Art Pufferzone fungieren und die Region vor dem Plastik schützen, das den Rest der Weltmeere verschmutzt. Die Chemikalien, die in Schneeproben gefunden wurden, werden in vielen industriellen Prozessen und Verbrau-

Vogelbestände in Österreich

Bestandsveränderungen bei Brutvögeln 1998–2016

Feldsperling	+33%
Gartenrotschwanz	+29%
Grünspecht	+25%
Mäusebussard	+10%
Amsel	+5%
Kohlmeise	-3%
Zaunkönig	-17%
Eichelhäher	-24%
Kuckuck	-25%
Rotkehlchen	-27%
Fasan	-29%
Feldlerche	-47%
Turteltaube	-56%
Girlitz	-81%
Rebhuhn	-82%
Grauammer	-90%

QUELLE: BIRDLIFE STUDIE

cherprodukten verwendet und könnten sich auf Fortpflanzung und Entwicklung von Wildtieren auswirken. Die gesammelten Schneeproben enthielten frisch gefallenen Schnee, was darauf hindeutet, dass die gefährlichen Chemikalien aus der Atmosphäre abgelagert wurden (Qu: Greenpeace). **SI**

MEHR TRANSPARENZ

Zulassung von Pestiziden und GVO

Den Chemie- und Gentechnikfirmen könnte zukünftig viel genauer auf die Finger geschaut werden: Die EU-Kommission will die Zulassung von Pestiziden und gentechnisch veränderten Organismen transparenter machen und die Industrie zur Veröffentlichung von Studien zur Gefahrenbewertung veranlassen. Bislang mussten diese Studien nicht veröffentlicht werden. Im

Zuge ihrer Antwort auf die erfolgreiche EU-BürgerInneninitiative „StopGlyphosat“ möchte die EU-Kommission zukünftig die Gutachten, die für die Zulassung dieser Stoffe herangezogen werden, veröffentlichen. Im Vorschlag sind auch einige Ausnahmen der Veröffentlichungspflicht vorgesehen, da Gutachten auch vertraulich behandelt werden können, wenn ein entsprechender Antrag gestellt wird. Die Kommission möchte diesen Vorschlag noch vor der Wahl eines neuen EU-Parlaments im Mai 2019 durchbringen. **SI**

MACHTKONZENTRATION

Monsanto und Bayer - Fusion genehmigt

Nach der Genehmigung der EU-Kommission für die Fusion der zwei großen Saatgut- und Agrarchemiekonzerne Monsanto und Bayer, hat nun auch die US-

SCHUTZ FÜR MEERESFAUNA

Wale leiden unter Unterwasserlärm

In manchen Meeresregionen verdoppelt sich der Unterwasserlärm alle zehn Jahre. Der Trend ist ungebrochen. Schiffschrauben, militärische Sonaranwendungen und seismische Messungen zur Erkundung von fossilen Lagerstätten haben massive Auswirkungen. Viele Meeresbewohner nutzen Schall zur Futtersuche und Kommunikation bzw. Navigation und werden durch den Unterwasserlärm abgelenkt. Psychische Schäden, Stress und Verhaltensänderungen bis zu Wal- und Delphinstrandungen sind die Folge. Unter dem Dach der Silent-Oceans-Kampagne (www.silentocean.org) unternehmen Naturschutzorganisationen Schritte, um dem zunehmenden Unterwasserlärm Einhalt zu gebieten. Besonders in den Gewässern des Mittelmeers hat OceanCare aktiv zum Schutz von Meeressäugern beigetragen. Im Gegensatz zur Plastikverschmutzung steht die Problematik des Unterwasserlärms weniger im Fokus der Öffentlichkeit, obwohl es ausgerechnet in Lebensräumen gefährdeter Meerestiere oft sehr laut ist. **HO**

Kartellbehörden grünes Licht für diesen Zusammenschluss gegeben. Bayer bezahlt rund 56 Milliarden Euro für die Fusion mit Monsanto und wird dadurch zum weltweit führenden Anbieter von Saatgut und Pestiziden. Damit wird die Machtkonzentration im Saatgut- und Agrarchemiesektor noch größer und der Wettbewerb erheblich geringer. Nach der Übernahme wird auch der Name Monsanto Geschichte sein. Bayer möchte diesen mit viel Kritik behafteten Namen nicht weiterführen, die Produkte sollen ihren Namen behalten. Damit wird zukünftig Bayer mit dem umstrittenen Pestizid „Glyphosat“ in Verbindung gebracht. Das Pestizid wird von der WHO als krebserregend eingestuft, die EU-Zulassungsbehörde EFSA kam zu einer anderen Einschätzung. Vorerst ist Glyphosat für die nächsten fünf Jahre zugelassen. **SI**

VERÄNDERTE PFLANZEN

EuGH stärkt das Vorsorgeprinzip

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) bestätigt das Recht von Nichtregierungsorganisationen, Fragen bezüglich der gesund-

heitlichen Risiken gentechnisch veränderter Pflanzen gerichtlich überprüfen zu lassen. Im vorliegenden Fall geht es um Gentechnik-Sojabohnen der Firmen Monsanto und Pioneer, die nach Einschätzung der NGO Testbiotech und anderer ExpertInnen nicht ausreichend auf gesundheitliche Risiken getestet wurden. Die EU-Kommission wollte es Testbiotech verwehren, die Importzulassung gerichtlich überprüfen zu lassen. Gegen diese Rechtsauslegung hatte Testbiotech eine Grundsatzklage eingereicht. Der EuGH hat die Klage jetzt für zulässig erklärt. Die EU-Kommission hatte den Import gentechnisch veränderter Pflanzen auf der Grundlage von unzureichenden Risikoprüfungen erlaubt. Im Mai 2015 hatte Testbiotech gemeinsam mit der Organisation GeneWatch UK einen Antrag auf Überprüfung einer Importzulassung für Gentechnik-Sojabohnen mit veränderter Ölqualität eingereicht. Die EU-Kommission hatte erklärt, man könne gemäß der entsprechenden EU-Verordnung (1367/2006) nur Umweltrisiken überprüfen lassen, nicht aber Risiken für die menschliche Gesundheit. Dieser Rechtsauffassung wurde jetzt

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Neoliberaler Lieferservice

„Regierung räumt der Wirtschaft den Vorrang ein“, titelte die APA im März nach dem 10. Ministerrat. Da hatte die Bundesregierung ua. eine Staatszielbestimmung „wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort“ angekündigt.

Schon im Mai hat die Bundesregierung den Vorschlag unverändert als Regierungsvorlage dem Parlament übermittelt. Der Vorschlag ist übrigens wortident mit dem Initiativantrag, der im Sommer 2017 über Betreiben der Wirtschaft anlässlich der ablehnenden Dritte-Piste-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts schon einmal im Parlament eingebracht worden ist. Er sollte das Bundesverfassungsgesetz über den umfassenden Umweltschutz entschärfen, damit Verkehrs- und Energieinfrastrukturprojekte nicht länger mit Umweltargumenten blockiert werden können, so die Behauptung.

Die Wirtschaft hat bestellt und die Regierung hat geliefert. Mit Vollgas und aller Kritik zum Trotz. Für eine öffentliche Aussprache zu den Begutachtungsergebnissen war auch keine Zeit. Wer als Stakeholder gehört wird, wird ja situationselastisch festgelegt.

Nun müssen sich die Regierungsparteien im Parlament um die nötige Verfassungsmehrheit bemühen. Man kann nur hoffen, dass es da auch um die Frage geht, inwiefern ein solches Staatsziel nützlich fürs allgemeine Beste ist. Denn wie damit Planungssicherheit hergestellt und Verfahren beschleunigt werden sollen, erschließt sich nicht. Wenn die Politik besser steuern will, was bei Verfahren rauskommt, dann müssen vielmehr Gesetze wie das Luftfahrtgesetz den Behörden und Gerichten deutlich klarere Vorgaben machen. Doch zur überfälligen Modernisierung der Infrastrukturgesetze trägt das neue Staatsziel nichts bei.

Es bleibt nur die Symbolik, die es allerdings auch sonst in sich hat: Denn wirtschaftliche Grundrechte gibt es schon jetzt in der Verfassung, soziale Grundrechte dagegen nicht. Käme der „wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandort“, wie ihn die Industrie versteht zusätzlich in die Verfassung, so könnte daraus ein Instrument zur Aushebelung sozialer Rechte und kollektiver Sicherungssysteme werden.

* **Werner Hochreiter** ist Jurist und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Einigung auf RED II

Mitte Juni konnten das EU-Parlament, der Rat und die Kommission sich im sogenannten Trilog auf einen Kompromiss bei der Erneuerbaren-Richtlinie einigen. Diese legt fest, wieviel erneuerbare Energieträger bis 2030 in der EU verwendet werden sollen; sie spielt eine wesentliche Rolle für die Umsetzung der Klimaziele bis 2030. Nach dem Kompromiss soll es ein unionsweit bindendes Ziel von 32 Prozent erneuerbaren Energien geben. Im Sektor Verkehr, in dem wegen seiner Erdölabhängigkeit Emissionsreduktionen schwierig sind, sollen es 14 Prozent sein, wobei höchstens 7 Prozent mit Biokraftstoffen aus Lebensmittelrohstoffen erfüllt werden dürfen. Im nächsten Schritt wird es darum gehen, wie die Mitgliedstaaten die Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien in nationales Recht umsetzen.

Begasung von Containern

Es braucht bedeutend bessere Maßnahmen zum Schutz der ArbeitnehmerInnen vor Bioziden und anderen Giften, die im internationalen Schiffsver-

kehr mit Containern eingesetzt werden. Zu diesem Schluss kommt eine Studie der Europäischen Arbeitssicherheitsagentur OSHA (osha.europa.eu/en/highlights/new-report-risks-posed-fumigated-shipping-containers). Im internationalen Containerverkehr werden giftige Gase – z.B. Phosphin, Methylbromid oder Formaldehyd – zum Schutz der Ladung vor Schimmel oder Insekten eingesetzt. Beim Öffnen der Container kommt es regelmäßig zu Vergiftungen von ArbeitnehmerInnen, weil die Container unzureichend gekennzeichnet sind und technische Voraussetzungen für die Absaugung der Gase fehlen.

Emissionen der Schifffahrt

Am 13. April gelang in der IMO, der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, die Einigung auf das Ziel, bis 2050 die Emissionen von Treibhausgasen aus dem internationalen Schiffsverkehr gegenüber 2008 zu halbieren. Dieses, von 170 Staaten in London, dem Sitz der IMO, erzielte Ergebnis wird als wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs gesehen. Die EU und einige andere

Staaten hatten sogar 70 Prozent Rückgang gefordert, andere wie die USA, Brasilien und Panama, wollten weniger weitgehende Reduktionen. Die internationale Schifffahrt ist für 2-3 Prozent der weltweiten Emissionen an Treibhausgasen verantwortlich, doch werden diese Emissionen – ebenso wie die des Flugverkehrs – keinem Staat zugerechnet und unterliegen daher nicht den nationalen Reduktionszielen.

Luftqualität in China

In der Provinz Jiangsu, der zweitgrößten Industriezone Chinas, wurde auf Anweisung der lokalen Regierung in den letzten Monaten in einer Vielzahl von Kraftwerken, Stahlwerken und Raffinerien die Produktion eingestellt. Damit soll es gelingen, die Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen und einen rascheren Umstieg auf umweltschonendere Produktionsweisen zu erreichen. Im Produktionsbereich führt dies zu Rückgängen bei den Wachstumsraten und bei der Kaufkraft der Industriearbeiter. Die Verbesserung der Luftqualität ist aber eine der nationalen Prioritäten im Umweltschutz. **CS**

vom Gericht der Europäischen Union widersprochen, die sich dabei auf die Aarhus-Konvention beruft. (Qu: Testbiotech) **SI**

LIBERALISIERUNG IN GB:

„Bring back British Rail!“

Schon zum zweiten Mal muss, wie gerade eben bei der East Coast Mainline, der britische Staat eine privatisierte Bahn übernehmen. Diese hat sich schlicht „verkalkuliert“ und muss daher den Verkehr einstellen. Statt der versprochenen Qualitätssteigerung und der Budgeteinsparungen steht die Eisenbahnliberalisierung allgemein vor dem Fiasko unzufriedener BahnkundInnen, einer enormen Kostenexplosion für Fahrgäste und SteuerzahlerInnen sowie dem Diktat einiger weniger Monopolanbieter. Wegen dieser Entwicklungen haben sich 76% der Briten für eine Wiederverstaatlichung ihrer „British Rail“ ausgesprochen. (<https://www.theguardian.com/business/2017/oct/01/jeremy-corbyn-nationalisation-plans-voters-tired-free-markets>). BritInnen geben zum Teil 14% des Durchschnittslohnes für PendlerInnenfahrkarten aus. Laut den Europäischen Railregulatoren bezahlt man im liberalen Großbritannien 19 Cent je Passagierkilometer, in Österreich sind es lediglich 8 Cent. **GL**

ÖSTERREICH HINKT HINTERHER

Aufholbedarf bei Radinfrastruktur

Angst mit dem Fahrrad zu verunfallen ist das zweithäufigste Motiv, nicht mit dem Fahrrad zu fahren. Lediglich kein Fahrrad zu besitzen hält Personen stärker davon ab, eines zu benutzen. Ein klarer Auftrag an die Politik, hier für sichere und breite Radwege



Deutschland weist den richtigen Weg.

zu sorgen. Dass es geht, zeigt Kopenhagen vor. Bedeutend mehr Umsatz für Geschäfte entlang stark befahrener Radwege als an von Autoverkehr geprägten Achsen, weniger Unfälle und ein Radanteil von weit mehr als 50% sind die Folge einer intelligenten Infrastrukturpolitik. In Kopenhagen werden nur 23 € pro EinwohnerIn und Jahr in die Radinfrastruktur gesteckt. Beim Radwegbau hinkt Österreich weit hinterher. So gibt man in Niederösterreich 1,5 €, in Wien 3 €, in Tirol 2,6 € und in Salzburg 7,2 € je EinwohnerIn aus. **GL**

LKW MAUT

Ausdehnung auf alle Bundesstraßen in Deutschland

Mit 1. Juli 2018 müssen Lkw auf allen Bundesstraßen in Deutschland Maut bezahlen. Damit fallen weitere 40.000 km Straßen in das fahrleistungsabhängige Roadpricing, das für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen mit insgesamt 15.000 km bereits seit 2005 besteht. Bis auf wenige Ausnahmen müssen alle Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht Maut entrichten. Der Mauttarif wird einheitlich am

gesamten Netz angewandt und gemäß Achslast und Abgasnorm berechnet. Die erwarteten Mehreinnahmen von rund 2 Mrd Euro werden für die Sanierung der baufälligen Bundesstraßen ausgegeben. Per 1. Jänner 2019 wird erstmals ein Mautzuschlag für Lärm eingeführt sowie ausnahmslos bei allen Lkw ein Zuschlag für Luftverschmutzung eingehoben. Lkw mit elektrischem Antrieb werden dagegen völlig von der Maut befreit. **FG**

DEUTSCHLAND

Keine saubere Stadtluft in Sicht

Fast ein Jahr nach dem sogenannten „Dieselgipfel“ kommen in Deutschland Maßnahmen für eine saubere Luft nur schleppend und unzureichend voran. Antreiber der Einhaltung der NO₂-Grenzwerte in deutschen Städten sind das innerstaatliche „Leipzig-Urteil“ und seit 17. Mai 2018 die Europäische Kommission, die gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat und in letzter Konsequenz EU-Strafgeldzahlungen erzwingen kann. Absehbar ist auch, dass viele deutsche Städte diesen Grenzwert trotz Maßnahmen kurzfristig nicht erreichen und Diesel-Pkw-Fahrverbote verhängen werden.

Einziges greifbares Ergebnis ist ein „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“, das deutsche Städte unterstützen soll. Gespeist wird es mit 750 Millionen € vom Bund und 250 Millionen € von den deutschen Herstellern BMW, Mercedes und Volkswagen. Finanziert werden sollen

etwa Maßnahmen zum Kauf von E-Bussen, Nachrüstung von Diesel-Bussen.

Ungelöst ist bis dato, was mit der bestehenden Diesel-Pkw-Flotte als eigentlichem Verursacher geschehen soll. Konsens besteht darin, dass ein „Software-Update“ sicher nicht ausreicht. Effektiv wäre eine Nachrüstung mit SCR-Katalysatoren. Deren Finanzierung mit Kosten von 2000 bis 3000 € pro Modell werden aber von Automobilherstellern und der öffentlichen Hand abgelehnt. **FG**

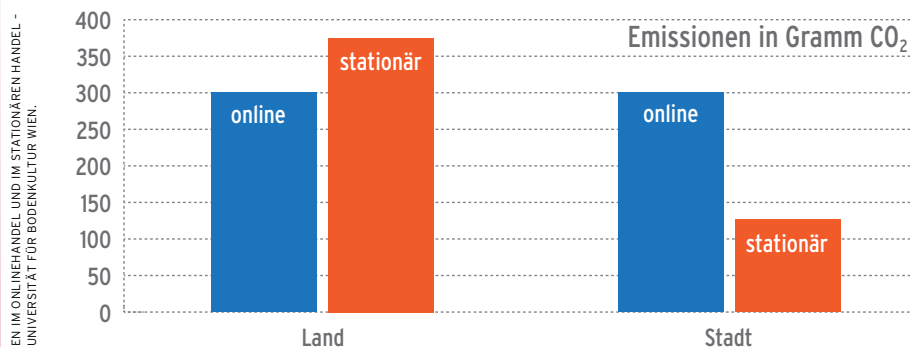
PKW-CO₂-EMISSIONEN

Neuwagen verbrauchen mehr

Allen Klimaschutzdiskussionen zum Trotz: Erstmals seit 2010 ging der Treibstoffverbrauch bei Neuwagenzulassungen in der EU nicht zurück, sondern ist sogar leicht angestiegen. Dies geht aus den jüngsten Zahlen der Europäischen Umweltagentur (EEA) hervor, die im April 2017 veröffentlicht wurden. Demnach stieg der CO₂-Ausstoß im Jahr 2017 leicht um 0,4 g/km gegen-

WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

Die Umweltauswirkungen des Onlinehandels



QUELLE: JONATHAN MAYER (2018): EMISSIONSWIRKUNGEN IM ONLINEHANDEL UND IM STATIONÄREN HANDEL - EIN VERGLEICH MIT SYSTEM DYNAMICS - MASTERARBEIT, UNIVERSITÄT FÜR BODENKULTUR WIEN.

Der Onlinehandel – und damit auch die Paketzustellung – weist steile Wachstumsraten auf. Schon lange wird diskutiert, ob und unter welchen Bedingungen der stationäre Handel – also der herkömmliche Einkauf im Geschäft – ökologischer ist, als die Zustellung des Onlinehandels. Eine aktuelle Masterarbeit an der

BOKU Wien gibt nun die Antwort: Die Modellierung zeigt, dass im dicht besiedelten Bereich der Einkauf in Geschäften weniger Emissionen (im Gramm CO₂ je Einkauf bzw. Bestellung) entstehen, als beim Onlinehandel. Am Land führen die langen Wege zu den Filialen (ca. ab 7,5 km) zu gegen- teiligen Effekten. **HH**



VOR 30 JAHREN

Neuland Umweltanwalt

Wirtschaft und Umwelt 2/1988: Gegenüber Umweltschützenden herrschte anfangs Skepsis und Unzufriedenheit mit Beteiligungsrechten der BürgerInnen.

„Für den Bürger erscheint der Umweltschützer vor allem als Informant über eingeleitete und beendete Verfahren. [...] Der Umweltschützer kann im Verwaltungsverfahren, in dem ihm kein Veto gewährt ist, keine Schäden verhindern, zumal die Parteistellung äußerst beschränkt zugestanden wird. Anders als die amerikanische Einrichtung der „Bürgerklage“, die sich unmittelbar mit Verwaltungshandlungen verbindet, ist beim Umweltschützer kein zwingendes Mitwirkungsrecht der Bürger im Verwaltungsverfahren gegeben. Der Bürger bleibt im Status des wissbegierigen oder einwendungswilligen Bürgers. Verpflichtung, seine Anregungen zu berücksichtigen, besteht für die Umweltschützer nicht, noch weniger für die Verwaltung. Die Suche nach Formen der Bürger-Mitgestaltung bei umweltwirksamen Eingriffen, die über „Mitsprechen“ hinausgehen (...) bleibt in Österreich auf der Tagesordnung.“

VOR 15 JAHREN

Luftbelastung durch Verkehr

Wirtschaft und Umwelt 2/2003: Der Verkehr ist nicht nur ein Klimaschutzproblem sondern vor allem auch seit Jahrzehnten gesundheitsbelastend.

„Die Luftreinhaltung war schon relativ früh ein Thema. Schlechte Luftqualität in Städten erregt seit dem 16. Jahrhundert die Gemüter. [...] Grenzwerte wurden festgelegt, geändert, manchmal überschritten, aber mit zunehmenden Maßnahmen auch eingehalten. [...] Fast alles scheint himmelblau zu sein, wären da nicht zwei Störfriede, die nicht in das allgemeine Schema passen und zunehmend auch Probleme bereiten: die Partikel und die Belastung durch bodennahes Ozon. Beim Ozon ist die Entstehung sehr komplex, während die Partikel mitunter eine sehr simple Entstehungsgeschichte haben. Man sollte Gemeinsamkeiten von Ozon- und Partikelbelastung suchen: Beide verdanken ihre Entstehung in großem Ausmaß dem Verkehr. – Die bittere Botschaft dabei: Angesichts der Verkehrspolitik müssen wir uns auf noch intimere Bekanntschaft mit Ozon und Partikeln einstellen.“



Leichte, kleine Pkw will wohl keiner mehr haben.

über dem Vorjahr. Dieser Anstieg ist aber nicht auf einen sinkenden Marktanteil von Diesel-Modellen (44,8 statt 49,9%) und einen höheren Marktanteil von Benzinern (49,9 statt 45,8%) zurückzuführen. Grund sind vielmehr höhere CO₂-Emissionen bei Diesel-Pkw (117,9 statt 116,8 g/km), während bei Benzinern die Emissionen mit 121,6 g/km konstant blieben. Der Marktanteil von alternativen Pkw ist 2017 (+42%) zwar rasant angestiegen, macht aber 2017 insgesamt erst 1,5% aus. Wichtig für den CO₂-Ausstoß ist auch das Pkw-Gewicht. Im Durchschnitt wogen 2017 neue Pkw 1390 kg. Auch hier ist der „klimafreundliche“ Diesel-Pkw um 283 kg schwerer als der Benzinern, wiewohl letzterer 2017 um 27 kg zugenommen hat, während der Diesel-Pkw sein Gewicht halten konnte. **FG**

DEMONSTRATION

A2-Auffahrt blockiert

Seit Jahren kämpft Wiener Neudorf für eine Tempo-80-Beschränkung auf der Südauto- bahn. Rund 500 Personen sind Anfang Juni dem Demonstrationsaufruf der Gemeinde gefolgt und haben die Auffahrt Richtung Wien blockiert.

Die A2 vor Wiener Neudorf gehört zu den meistbefahrenen 130er-Auto- bahnabschnitten Öster- reichs. Zwischen Auto- bahn

und den Wohngebieten gibt es keine Puffer. Dementsprechend stark sind die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Die vor wenigen Jahren erfolgte Ver- breiterung der Auto- bahn wäre in einer UVP so nicht genehmigbar gewesen. Die Gemeindevorsteher fühlen sich von Asfinag und Ver- kehrsministerium hingehalten. „Wir wollen mit der Auto- bahn leben, aber ohne täglich 24 Stunden einer nachweislichen Gesundheitsgefährdung aus- gesetzt zu sein. Das ist nur durch Tempo 80 und eine adäquate Lärmschutz- wand möglich“, betonte der Bürger- meister. Die Gemeinde hat gegen die Säumnis des Ministeriums nun Beschwerde beim Verwaltungs- gerichtshof eingebracht. **HO**

MASSNAHMEN GEFORDERT

Lärmaktionspläne 2018

Seit 6. Juni sind die Lärmkar- ten und die meisten Entwürfe für die Teil-Aktionspläne unter www.laerinfo.at veröffent- licht und es können Stellungnahmen dazu bis zum 17. Juli 2018 bei der jeweils für die Erstellung zuständi- gen Behörde abgegeben werden.

Karten und Aktionspläne werden nun zum dritten Mal veröffentlicht. Die EU-Um- gebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bestimmt, dass diese alle fünf Jahre für vielbefahrende Stra- ßen (mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr),

Schienenstrecken (mehr als 30000 Züge/Jahr) und Flughäfen sowie für Ballungsräume auszuarbeiten sind. Die AK Wien hat in den letzten Jahren kritisiert, dass die Ausarbeitungen keine ausreichenden Betroffenenanalysen umfassen, und dass Hot Spots nicht ausgewiesen werden. Zudem fehlen oft Prioritätensetzung, konkrete Maßnahmenvorschläge und Angaben, wo und wie viele Personen in den nächsten fünf Jahren entlastet werden sollen (https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermaktionsplan_2013.html). **HO**

WETTBEWERB

Staatsziel Wirtschaftsstandort

Die AK Wien hat den Entwurf für ein neues Staatsziel „wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort“ entschieden abgelehnt.

Der Gesetzesentwurf will den in der Verfassung verankerten Staatszielen „Nachhaltigkeit“ und „Umweltschutz“ ein weiteres Staatsziel hinzufügen, um so zu verhindern, dass wirtschaftliche Interessen, wie z.B. die Umsetzung großer Infrastrukturvorhaben, gegenüber umweltpolitischen Zielen ins Hintertreffen geraten. Anlass dafür war die negative Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts für die Dritte Piste am Flughafen Schwechat. Was der Entwurf zur Verfahrensbeschleunigung beitragen soll, ist aber nicht ersichtlich. Dafür verstärkt er noch die schon bestehende soziale Schiefelage in der Verfassung. Anders als in vielen EU-Staaten gibt es in Österreich keine sozialen Grundrechte. Mit dem Staatsziel werden die schon bestehenden wirtschaftlichen Grundrechte (Eigentum, Berufsausübung) dagegen weiter verstärkt. **HO**

INTERVIEW MIT DER NEU GEWÄHLTEN AK-PRÄSIDENTIN RENATE ANDERL

DAS AK-ZUKUNFTSPROGRAMM

Der AK weht mit der neuen Regierung ein kräftiger Wind entgegen. Bis Ende Juni sollte die AK ein Reformprogramm präsentieren. Die AK reagiert auf diese Forderungen proaktiv und präsentiert ein Zukunftsprogramm. Die neu gewählte AK-Präsidentin Renate Anderl beantwortet unsere Fragen dazu.

Wieso hat die AK die Initiative „Wie soll Arbeit“ gestartet?

Wir haben den Mitgliederdialog gemeinsam mit dem ÖGB aus einem ganz einfachen Grund geführt: Die Mitglieder bestimmen über unsere Arbeit und nicht die Politik: denn sie finanzieren die AK. Wir wollen unseren Mitgliedern noch mehr für das gleiche Geld anbieten. Der AK-Mitgliedsbeitrag beträgt bei einem mittleren Einkommen 7 Euro netto. Das ist ein relativ kleiner Beitrag, doch er erzielt eine große Wirkung: Durch die AK-Umlage werden sämtliche Beratungs- und Unterstützungsleistungen finanziert, ebenso die interessenpolitische Arbeit der AK. Eine Senkung könnte den Mitgliedern vielleicht zwei Euro im Monat ersparen, hätte aber zur Folge, dass sich das Leistungsangebot der AK verringern würde.

Wie ist diese Initiative bei den Mitgliedern angekommen?

Wir haben erreicht, dass aus „Wie soll Arbeit?“ der größte Dialog über die Zukunft unserer Arbeitswelt entstanden ist, den Österreich je gesehen hat: über eine Million Menschen haben sich an dieser Initiative beteiligt. Insgesamt gab es mehr als 3700 verschiedene Aktionen: in Betrieben, in Form von Straßenaktionen sowie bei Groß- und Fachveranstaltungen. Dazu kommen Dialoge auf Social Media, die Rückmeldungen über die Antwortkarten und vieles mehr. Überwältigend war nicht nur die große Zahl an Rückmeldungen, sondern auch die Qualität und die Tiefe, mit der der Dialog geführt wurde. Das Feedback, das wir bekommen haben, zeigt unmissverständlich, was den Beschäftigten in unserem Land unter den Nägeln brennt. Die Dialog-Initiative ist zwar nun zu Ende, aber den Dialog mit den Mitgliedern werden wir weiter intensiv führen.

Was brennt den ArbeitnehmerInnen sprichwörtlich unter den Nägeln? Was erwarten Sie von der AK?

Im Rahmen der Dialoginitiative haben wir auch gefragt, welche Leistungen der AK unseren Mitgliedern besonders wichtig sind. Hier wurden von sehr vielen Menschen folgende vier Punkte genannt: Aus- und Weiterbildung, Beratung bei Mietrecht und Wohnen, Pflege, die Altern in Würde möglich macht, und das Thema Digitalisierung. Deswegen haben die neun Länder-Arbeiterkammern gemeinsam ein Zukunftsprogramm mit noch mehr Leistungen ausgearbeitet.

Wie sieht das AK-Zukunftsprogramm aus?

Unser Zukunftsprogramm folgt dem Prinzip: mehr und verbesserte Leistungen für das gleiche Geld. Das Herzstück des Programms ist eine Digitalisierungs-Offensive. Dafür nehmen wir in den nächsten fünf Jahren 150 Mio. Euro in die Hand, die in zwei Fonds fließen sollen. Zum einen wird ein Qualifizierungsfonds für unsere Mitglieder zur Unterstützung der Weiterbildung eingerichtet. Das Geld kann für Kurse, Lehrgänge und Teilnahmegebühren oder auch als Beitrag zu den Lebenshaltungskosten in Form eines Stipendiums bei einer Verringerung der Arbeitszeit oder bei einer Karenzierung verwendet werden. Denn je höher das Qualifizierungsniveau, desto höher das Einkommen und desto geringer das Risiko, arbeitslos zu werden. Zudem soll ein Projektfonds „Arbeit 4.0“ zur Förderung von Projekten und Ideen kommen, die neue Arbeitsplätze schaffen und Arbeitsbedingungen verbessern. Unser Ziel ist es eine optimale Gestaltung der Digitalisierung im Sinne der ArbeitnehmerInnen zu erreichen.



Renate Anderl ist Präsidentin der der Arbeiterkammer Wien und der Bundesarbeitskammer.