[GROSS-] PROJEKTE, DIE DIE WELT NICHT BRAUCHT

Das AUGUSTIN-Extrablatt zu Murkraftwerk, Flughafen Schwechat, Brenner Basistunnel u.v.m.

➤ **DAS FRANZÖSISCHE KENNT DEN SCHÖNEN BEGRIFF DER «GRAND PROJETS INUTILES», DER UNNÖTIGEN GROSSPROJEKTE.** In Österreich gibt es dafür zwar kein Wort, aber Beispiele zuhauf. Eine Handvoll davon haben wir uns genauer angeschaut.

Wussten Sie, dass der Huchen der größte der mitteleuropäischen Salmoniden ist? Und dass jede Würfelnatter einen einzigartig und unverwechselbar gemusterten Bauch hat? Kennen Sie den schmalen Grat zwischen Steuergeldverwendung und Steuergeldverschwendung? Und haben Sie schon mal darüber nachgedacht, wie viel CO_2 die Herstellung von Beton braucht, der in einem Kraftwerk verarbeitet wird, das wiederum CO_2 einsparen helfen soll?

Wieviel CO_2 darf man verbrauchen, um CO_2 zu sparen?

Auf diese und viele andere Fragen haben wir Antworten gesucht.

Allerdings unter harschen Bedingungen! An jedem Tag, den wir an dieser Sonderbeilage gearbeitet haben, ist, wie Wolf Haas sagen würde, «schon wieder was passiert». Kaum hat Kollegin Bachinger den Text zur 3. Piste in Schwechat abgeschlossen, wurde bekannt, dass gegen die Richter ein Ermittlungsverfahren eingeleitet wurde. Der Verbund entschied sich, noch bevor alle Interviews fertig transkribiert waren, für einen Einstieg in die Errichtergesellschaft der Staustufe Puntigam, während sich die Grazer Stadtregierung bis zum Anlaufen der Druckerpresse nicht erweichen ließ, sich zu bilden. So sind auch diese acht Seiten nicht mehr als das, wogegen sie wettern: eine Großbaustelle. Allerdings eine, die die Welt braucht. ■

3 Fragen an … eine Kajak-Fahrerin

LENA PUSTER, Jg. 2000, fährt seit drei Jahren Kajak in Graz. Aktuell ist sie dabei, sich für die Junioren-Weltmeisterschaft 2017 (Kajak Regatta) zu qualifizieren.

1 WAS BEDEUTET DIR DIE MUR? Dank der Mur kann ich täglich Kajak fahren – meine große Leidenschaft. Früher hatte ich immer Angst vor diesem riesigen Fluss, aber als ich das erste Mal im Boot saß, war das vorbei. Wenn man in Graz am «Murbeach» sitzt und den Fluss ansieht, ist es wie im Urlaub.

2 WAS SAGST DU ZUM GEPLANTEN KRAFTWERK? Ich empfinde es als sehr traurig, dass dieser tolle Fluss zerstört wird. Unzählige Bäume werden gerodet, obwohl Graz ein großes Feinstaubproblem hat. Und der Umwälzungsfaktor fällt durch das stehende Gewässer ebenfalls weg.

3 WAS SOLLTEN DIE GRAZER_INNEN JETZT TUN? Sie hätten zur Wahl gehen sollen. Eine Wahlbeteiligung von weniger als 58 % ist gelinde gesagt eine Katastrophe und zeugt nicht gerade von Intelligenz. Ich persönlich habe keinen Plan, was die Bürger_innen jetzt machen könnten. Ich hoffe stark, dass wir die Mur noch retten werden. ■

SEITE 2 ■ **DIE WÜRFELNATTER IM STEUERKARUSSELL:** Braucht Graz dringend ein Murkraftwerk?
SEITE 3 ■ **3 FRAGEN …** an einen Fischer
SEITE 4 ■ **VOM RIO DEL PLATA BIS AN DIE MUR:** Die Andritz AG ist nicht nur in Österreich aktiv
SEITE 5 ■ **IMMER ÄRGER MIT DER GEWERKSCHAFT.** Ein Kommentar
SEITE 5 ■ **ABSCHIED VON DER 3. PISTE:** Das Urteil zum Flughafen Schwechat sorgt für Unglauben
SEITE 6 ■ **ENERGIEWENDE – GERN! ABER WIE?** Ein Kommentar
SEITE 7 ■ **ATEMLOS DURCH DEN BERG:** Der Brenner Basistunnel ist sehr lang – aber auch sehr notwendig?
SEITE 7 ■ **BEST OF KOSTEN-EXPLOSION**

DIE WÜRFELNATTER IM STEUERKARUSSELL

Parodie auf «SA Immobilien» bei der Demonstration gegen das Murkraftwerk, Feb. 2017

Braucht die Mur ein weiteres Kraftwerk? Darüber scheiden sich die Wassergeister. LISA BOLYOS hat den Huchenfranz nach seiner Meinung gefragt und sich im «Dialogbüro» der Energie Steiermark die Vorteile der Staustufe erklären lassen; sie hat die «Kleine Zeitung» im Testabo gelesen, Flächenwidmungspläne und das Verhalten der Würfelnatter studiert und viel vom Energiesparen und vom Steuergeldverschwenden gehört. Zwischenbericht von einer Großbaustelle.

«Wir brauchen des ned», fasst Christine Barwick von der Bürger_inneninitiative Rettet die Mur das Problem zusammen. In ihrem Geschäft in der Grazer Innenstadt liegen Flyer auf, die zur Demonstration einladen. Eine Kundin kommt herein: «Was gibt's Neues an der Kraftwerksfront?»

HUCHEN UND STEUERN. Worum geht es, wenn wir von der Staustufe Puntigam sprechen? Um Fische und Nattern, um freie Fließstrecken, Naherholung und Kajakrouten. Um Zeitungsinserate und Subventionen, Kredite und öffentliche Gelder, die im Kreis fließen. Um Baufirmen, Beton und CO_2, um Feinstaub und ein fehlendes Verkehrskonzept. Um Energieverschwendung und Verschwendung von Steuergeldern. Um Korruption? Um ein Volksbegehren, das nicht stattfindet, und eine Regierung, die wegen eines Speicherkanals in die Brüche geht. Um Immobilienbesitz an der Mur und um eine spezielle Immobilie, die unter der Erde verschwunden ist: das NS-Zwangsarbeitslager Liebenau. Kurz: ums Ganze.

16.000 Bäume für ein Wasserkraftwerk – ist das Green Energy?

Sehen wir uns ein paar Details an und beginnen der Sympathie halber beim Huchen. Ein riesiger Fisch – der größte der mitteleuropäischen Salmoniden, wie mir beim Arbeiterfischereiverband erklärt wird, Fisch des Jahres 2012 und Maskottchen der Kraftwerksopposition. Sein erbittertster Verteidiger ist der Huchenfranz (s. Seite 3), für den klar ist: Wird die Staustufe gebaut, stirbt der Huchen in der Mur aus. Vom Huchen aus kann man verschiedene Wege einschlagen: zum Beispiel zur Würfelnatter, die auf der Roten Liste geschützter Tierarten steht und trotz UVP-Auflage nicht vor dem Tod durch Baumrodung gerettet wurde. Rund 800 Nattern hätten, juristisch gesehen, abgesammelt werden müssen – auf die Frage, warum es nur 84 geschafft haben, sagte der Interviewpartner der Energie Steiermark (EStAG) zur «Kleinen Zeitung», es wären 700 Tiere gerettet worden – bloß, welche Tiere? «Wahrscheinlich Blindschleichen und Regenwürmer», meint Romana Ull vom Naturschutzbund unwirsch.

MEDIEN UND FEINSTAUB. Apropos «Kleine Zeitung»: Die berichtet beinahe täglich vom Murkraftwerk, seinen Gegner_innen und vor allem seinen Vorteilen. Ein Schelm, wer denkt, solcher Journalismus entbehre der Unabhängigkeit. Rund 200.000 Euro jährliche Inseratensumme halte die EStAG für Regionalmedien bereit, meint Clemens Könczöl, Sprecher der BI Rettet die Mur, und überschlägt: «Das sind die Stellen von fünf Journalisten.»

Aus dem Büro des EStAG-Unternehmenssprechers sind so schnell keine Angaben zu bekommen, man könne das so nicht sagen, das sei schwierig, müsse aufgeschlüsselt werden, kurzum: Die Zahlen werden nicht rausgerückt, und in Graz gibt es keine relevante kritische Berichterstattung über die Kraftwerkspläne.

Was Graz zugunsten des Kraftwerksneubaus auch aufgibt, ist sein Naherholungsgebiet. Die Murböschungen sind ein unregulierter Freiraum, wie er in großen Städten selten geworden ist. «Vor allem für die, die es sich nicht leisten können, in schicke Wochenendhäuser zu fahren.», sagt Romana Ull. Jetzt sind die Böschungen vom Puchsteg stadtein- und stadtauswärts kahlgerodet. Auf die übriggebliebenen Bäume hat jemand ein bisschen pathetisch «Hilfe» gesprüht. 16.000 Bäume soll es insgesamt treffen – in einer Stadt, die ein dezidiertes Feinstaubproblem hat, eine selten schlechte Idee. Bei solchen Rodungsmaßnahmen noch von Green Energy zu sprechen, bedarf einer gewissen Chuzpe.

GESPARTER STROM, NEUER STROM. Warum aber überhaupt ein neues Kraftwerk? Die Staustufe Puntigam soll das Äquivalent von vier Tagen steiermarkweiter Stromversorgung pro Jahr produzieren, zu einem Preis von 1,52 Euro/kWh – laut Wirtschaftlichkeitsstudie (Auftrag: WWF, Datensatz: EStAG) überproportional teurer Strom. «Windenergie wäre eine sinnvolle Alternative.», sagt Steven Weiss, Gewässerökologe an der Universität Graz. «Noch besser aber kann man mit dem Geld, das hier ausgegeben wird, unzählige Gebäude sanieren und so die Energie einsparen, die mit dem Kraftwerk erst produziert würde.» Der Grüne Nationalratsabgeordnete Werner Kogler, der die Staustufe gern vom Rechnungshof geprüft sehen würde, präzisiert: «Im Großraum Graz gibt es mehrere zehntausend E-Heizungs-Anschlüsse, das ist, als würde man mit Kreissägen Butter schneiden: ein energiewirtschaftliches Verbrechen.» Wasserkraft, sind sie sich einig, ist nicht mehr Teil der Lösung, sondern Teil des Problems. Sie ist nicht

grün, nicht wirtschaftlich – und in diesem Fall auch gar nicht notwendig. «Man kann auch mit einem unwirtschaftlichen Projekt Gewinn machen», kommentiert Könczöl: «Wenn die Verluste der öffentlichen Hand zugeschoben werden und die Gewinne dem Unternehmen.»

KANALSKANDAL. Wenden wir uns also der interessantesten Frage zu: dem Geld. Finanziell brisant wird die Staustufe erst durch das Projekt «Zentraler Speicherkanal». Graz hat, wie die meisten europäischen Städte, ein Mischwassersystem; Regen- und Haushaltsabwässer fließen in den Kanal. Bei Starkregen ist die Kanalisation überlastet, das Wasser wird unter anderem in die Mur geleitet. Für einen schnellfließenden Fluss kein Problem. Steht das Gewässer aber, weil es gestaut wird, so spielt sich bei Hochwasser ein Fäkaliendrama ab. Darum müssen im Fall einer Staustufe entsprechende technische Maßnahmen ergriffen werden. Ob das ein Speicherkanal sein muss, ist nicht gesagt.

Fällt die Entscheidung für den Speicherkanal, der also nur wegen des Kraftwerks nötig wird, – ist er dann Teil des Staustufenprojekts? In diesem Fall müsste er von der Errichtergesellschaft finanziert werden. Zahlt die Stadt, erhebt sich der Verdacht der Quersubventionierung. Der Bau des Speicherkanals wurde im Grazer Gemeinderat beschlossen – seine Finanzierung aber nicht. An der Uneinigkeit darüber, ob und in welcher Höhe die Stadt die Kosten tragen soll, ging die Regierung in die Brüche. Bis zu Redaktionsschluss gab es noch keine neue Stadtregierung, allerdings wurde Günter Riegler, ehemaliger Direktor des Stadtrechnungshofs, bereits zum Finanzstadtrat gekürt.

BILDUNG VS. BETON. Lösungen für die Abwasserfrage lägen, so ein Mitarbeiter des Stadtbauamtes, der namentlich nicht genannt werden möchte, eher bei Dachbegrünungen, die Regenwasser aufnehmen könnten, «als bei sündteuren Kanalprojekten». Der erste Kanalabschnitt wird mit rund 84 Millionen Euro beziffert – das ist noch einmal so viel wie das ganze Kraftwerk nach heutiger Berechnung kosten soll –, wird er durch die ganze Stadt gebaut, erhöhen sich die Kosten auf rund 120 Millionen. «Die Finanzierung ist nur über eine zusätzliche Verschuldung möglich», sagt Clemens Könczöl. «Natürlich fehlt das Geld dann an anderer Stelle, und natürlich hat Graz ganz andere Bedürfnisse: Bildung zum Beispiel oder Gesundheit.» Oder ein Konzept für den öffentlichen Nahverkehr, meint die Grüne Gemeinderätin Andrea Pavlovec-Meixner: «Das wär bedeutend sinnvoller, als für einen Energiekonzern einen Speicherkanal zu bauen.»

Dass hier «für einen Energiekonzern» gebaut wird, den Eindruck teilen die meisten, die gegen das Kraftwerk opponieren. Oder für die Bauwirtschaft. «70.000 Kubikmeter Beton werden für den Kraftwerksbau gebraucht», sagt Steven Weiss, «und die Herstellung davon erzeugt 70.000 Tonnen CO_2».

Bauen wird die Firma Porr, und die wird sich wohl alle Finger abschlecken, wenn sie zum Kraftwerk noch einen Speicherkanalauftrag geschenkt bekommt. Die Porr wird auch als Wunschpartnerin in der Errichter- und Betreibergesellschaft gehandelt, ist aber bisher nicht eingestiegen. Anteile haben nur der EStAG Konzern selbst, der Verbund (12,5 %) und die Holding Graz (12,5 %). Auch die Wien Energie fällt im Gespräch mit Mitarbeitern des EStAG-«Dialogbüros» als potentielle Mitbetreiberin, Unternehmenssprecher Boris Kaspar (Wien Energie) lässt sich nur entlocken, es gebe «noch keine Entscheidung, die wir in der Öffentlichkeit kommunizieren».

GEWINN ÜBER DIE FÖRDERSCHIENE. Welchen Gewinn kann sich die EStAG erhoffen? Laut zitierter Wirtschaftlichkeitsstudie erst einmal keinen direkten aus der Energieproduktion. Es gibt aber verschiedene Förderschienen, über die sie die Investitionskosten massiv drosseln kann: «Sie bekommt Ökostromförderung vom Bund, erhält über die Stadt Graz eine Sonderförderung vom Land Steiermark über 7 Millionen Euro und bekommt zusätzlich eine Förderung in Form eines zinsgestützen Kredits über 13 Millionen.», sagt Könczöl und findet, man könne sich das juristisch durchaus genauer ansehen. Ein so billig vergebener Kredit könnte als «besonderer Vorteil zum Nachteil Dritter, also der Steuerzahler_innen in Graz» gewertet werden, so Kogler. Dazu kommt eine mögliche Bundesförderung in Höhe von 13 % der Errichtungskosten von Kanalbauten.

Um explizit zu sein: Die 7 Millionen Euro, von denen Könczöl spricht, sind eine

3 Fragen an … einen Fischer

DER HUCHENFRANZ, Franz Keppel, Jg. 1956, fischt und dokumentiert die Mur-Salmoniden. Seit er 5 Jahre alt ist, will er die Mur retten – nicht nur des Huchen wegen.

1 WAS MACHT DER HUCHEN IN DER MUR? Die Mur ist mit 32 Kraftwerken zu 90 Prozent verbaut; Graz hat eines der letzten freifließenden Murstücke und damit einen der spärlichen Lebensräume des Huchen. In der Wachau hat man 20 Mio. Euro investiert, um mit Mur-Huchen die Huchen im Donaubereich wieder anzusiedeln. Und in Graz zerstört man alles, damit man vier Tage im Jahr Strom für die Steiermark erzeugen kann?

2 SPRICHT AUS HUCHENSICHT SONST ETWAS GEGEN WASSERKRAFT? Um Wasserkraftwerke effizient betreiben zu können, müssen die Stauräume alle paar Jahre gespült werden. Tausende Tonnen abgelagerten Schlammes kommen plötzlich in Bewegung; Fische unterhalb der Kraftwerksmauern ersticken durch den Sauerstoffentzug. Auch Kleinstlebewesen, die den Fischen als Nahrung dienen, verenden dabei.

3 WO KÖNNTE MAN 80 MIO. EURO BESSER INVESTIEREN ALS IN EINEN SPEICHERKANAL? In die Sanierung von Häusern durch kleine Handwerksbetriebe – für besseres Regenwassermanagement und weniger Stromverbrauch. Damit hätte man auch Arbeitsplätze in Graz gesichert; die 1.800, von denen beim Kraftwerksbau die Rede ist, sind eine reine Farce. Entweder gibt es sie gar nicht oder sie werden von Subfirmen zu Niedrigstlöhnen vergeben. ■

➤ **A5/NORDAUTOBAHN.** 1979 gab es laut Aktivist_innen aus Wolkersdorf erste Unterschriftensammlungen gegen die geplante A5. 2010 eröffnet, führt sie vom Knoten Eibesbrunn durchs Weinviertel bis Schrick. Sie war als Teil der «PPP Ostregion» eines der ersten in Private Public Partnership gebauten Autobahnstücke Österreichs. Anfang der 1990er Jahre nur als Umfahrung begonnen, wurde sie wenige Jahre später als Autobahn neu gebaut – incl. Abriss bereits bestehender Teilstücke, die nicht der Autobahnnorm entsprachen. Allein für den Knotenpunkt Eibesbrunn wurden 100 ha Land verbaut. Offiziell sollte die A5 die B7 vom Pendelverkehr entlasten – die Bürger_inneninitiative Rosa Igel, die vor erhöhtem Verkehrsaufkommen, Zerstörung von Naturraum und negativen Folgen für die Regionalentwicklung warnte, hätte eine Bahnstrecke bevorzugt.

➤ **STADTTUNNEL FELDKIRCH.** Mit der Errichtung eines Tunnels will die Vorarlberger Landesregierung der überlasteten Verkehrslage und der Luftverschmutzung in Feldkirch begegnen. Der Tunnel soll vier Ausfahrten, einen unterirdischen Kreisverkehr und einen zentralen Belüftungsschlot umfassen. Kostenpunkt: 226,5 Mio. Euro, Betriebskosten nicht einberechnet. Baubeginn soll im Jahr 2018, Fertigstellung bis 2025 sein. Das Land Vorarlberg brüstet sich mit einem besonders «transparenten Planungsprozess», während die Bürger_inneninitiative StattTunnel kritisiert, dass die Verkehrsentlastung mit -20 % nur marginal sein wird. **www.statttunnel.at**

Landesförderung, die ursprünglich an die Stadt Graz ging. Zeitgleich hat sich der Kostenanteil am Zentralen Speicherkanal, den die Errichtergesellschaft übernehmen sollte, von 20 auf 13 Mio. Euro reduziert; das spricht dafür, dass die Förderung an die ESTAG weitergereicht wurde. Verzichtet die Stadt auf die Förderung, wird ihr Anteil in Relation teurer – und damit das Stadtbudget höher belastet als nötig. «Insgesamt ein riesiges Förderkarussell zum Schaden der Steuerzahler_innen», kommentiert Kogler.

ES GÄRT IN DER MUR. Trotz negativer Bescheide im UVP-Verfahren wurde der Bau wegen «übergeordnetem öffentlichem Interesse» nach §104a Wasserrechtsgesetz genehmigt. Wird Steuergeld für ein Projekt eingesetzt, dass nur Privaten dient und keineswegs dem öffentlichen Interesse, das jedoch rechtliche Grundlage für die Baugenehmigung ist? Gibt es Immobilieninteressen, die mittels staustufenbedingter «Stadtentwicklung» zum Zug kommen? Und – um die eigene Branche nicht ganz auszulassen – hätte Graz nicht bitter unabhängige Medienberichterstattung nötig?

Schwer übersehbar ist jedenfalls, dass es im abgelagerten Schlamm der Mur heftig gärt. Zu Tage zu befördern, ob es sich um Steuergeldverschwendung oder handfeste Korruption handelt, wird Aufgabe der Rechnungs- und diverser Gerichtshöfe sein. Sich für eine sinnvolle Verwendung des eigenen Stadtbudgets stark zu machen – via Volksbefragung oder Baggerbesetzung –, obliegt den Grazer_innen. Steven Weiss ist der Überzeugung, «dass die Bevölkerung solche Projekte stoppen kann», wenn es ihr gelingt, gemeinsam zu agieren. Und auch Christine Barwick bleibt zuversichtlich: «Wir wachsen, wir werden stärker.» ■

Lisa Bolyos ist Redakteurin beim Augustin

VOM RIO DEL PLATA BIS AN DIE MUR

Die Grazer Andritz AG ist auf der ganzen Welt im Kraftwerksbusiness aktiv. Jetzt will sie, beinahe heimatverbunden, zum Murkraftwerk die Turbinen beisteuern. **LEO KÜHBERGER** **hat sich das globale Treiben des Weltmarktführers angesehen – und auch die Proteste dagegen.**

«Andritz liefert Wasserturbinen und Generatoren für das neue Murkraftwerk in Graz», war Anfang Februar auf der Homepage des Unternehmens zu lesen, das seinen Hauptsitz im gleichnamigen Bezirk der steirischen Landeshauptstadt hat. Das Murkraftwerk ist höchst umstritten, aber das dürfte dem Management der Andritz AG wenig Sorgen bereiten, denn Protest und Widerstand sind für den Weltmarktführer in der Ausstattung von Wasserkraftwerken und Zellstoff- und Papierfabriken «business as usual».

BLOCKADE, STREIK & MONOKULTUR. Das «business» an sich betreiben die Andritzer_innen mit ihrem Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Leitner, der es mit einem geschätzten Vermögen von 1,6 Milliarden Dollar als einer der wenigen Österreicher_innen auf die Liste der Milliardär_innen des Forbes-Magazins geschafft hat, recht erfolgreich. Weltweit werden rund 25.000 Menschen beschäftigt. Der Jahresumsatz konnte auf über sechs Milliarden Euro gesteigert werden und der jährliche Gewinn lag in den letzten Jahren immer deutlich über 200 Millionen Euro. Fast immer, denn im ersten Quartal des Jahres 2013 brachen die Gewinne um 92 (!) Prozent ein und die Aktie verlor ein Viertel ihres Werts.

Eine wesentliche Ursache für diesen Absturz waren die «Probleme» rund um die Errichtung des Zellstoffwerks Montes del Plata im uruguayischen Dörfchen Conchillas am Rio del Plata, nahe an der Grenze zu Argentinien, das mit einem Volumen von 750 Millionen Euro als größter Auftrag in der Unternehmensgeschichte gefeiert wurde. Andritz sollte nicht nur die Anlagen liefern, sondern wurde als Generalunternehmer beauftragt. Die Arbeiter_innen auf der Baustelle setzten sich jedoch gegen die schlechten Arbeitsbedingungen zur Wehr, traten mehrmals in Streik und marschierten bis nach Montevideo, um auf der Plaza Independencia ihre Protestzelte aufzuschlagen. Nach einem tödlichen Arbeitsunfall blockierten die in der Baugewerkschaft Sunca organisierten Hackler_innen die Zufahrtsstraßen und besetzten die Baustelle. Andritz musste viel Zeit und eine Menge Geld aufwenden, um das Projekt doch noch zum Abschluss zu bringen.

Die Proteste gingen aber über die Arbeitsbedingungen hinaus, denn nicht nur die Zellulosegewinnung selbst hat verheerende ökologische Folgen, sondern die dafür notwendigen Eukalyptus-Monokulturen verändern das Land nachhaltig. Montes del Plata ist mit 234.000 Hektar mittlerweile einer der größten Grundbesitzer Uruguays und die Bodenpreise haben sich innerhalb weniger Jahre versechsfacht. Der uruguayische Aktivist und Theoretiker Raúl Zibechi kritisiert, dass sich die linke Regierung – wie in anderen lateinamerikanischen Ländern auch – ganz dem Extraktivismus verschrieben hat und Bergbau und Agroindustrie trotz ihrer üblen Auswirkungen weiter fördert.

BELO MONTE – ILISU – MUR. Andritz ist aber beileibe nicht nur in Uruguay aktiv. Die Proteste gegen das Staudammprojekt «Belo Monte» im Amazonas haben durch Erwin Kräutler, den aus Österreich stammenden Bischof der betroffenen Region, sogar hierzulande für Schlagzeilen gesorgt. Die Aufstauung des Rio Xingu hat den Lebensraum zehntausender Indigener zerstört. Vertrieben werden aber auch die Menschen rund um den Ilısu-Staudamm in der Türkei, der ohne Andritz vielleicht gar nicht gebaut werden würde; es waren die Andritzer_innen, die, nachdem einige Vertragspartner aufgrund von Protesten abgesprungen sind, freimütig zusätzliche Aufträge übernahmen.

In Graz selbst fristet die Andritz AG ein eher unauffälliges Dasein und öffentliche Kritik vernimmt man nur selten. Das könnte sich mit ihrem neuesten Projekt an der Mur in Zukunft ändern. ■

Leo Kühberger ist Historiker und lebt in Graz. Im Februar 2017 hat er Uruguay bereist.

➤ **SEMMERING BASISTUNNEL.** Der Baugenehmigung für den Semmering Basistunnel ging ein jahrzehntelanges Hin und Her zwischen ÖBB, Tunnelgegner_innen und Bundesverwaltungsgericht voraus. 27,3 km quer durch den Berg sollen Niederösterreich und die Steiermark einander näher bringen, Kostenpunkt: 3 Mrd. Euro aufwärts. Weil das Bauprojekt ein Europaschutzgebiet berührt, bleibt unklar, wieso es keine Naturverträglichkeitsprüfung brauchte. Offen ist auch, wem der Tunnelbau zum Vorteil gereicht: Die Zugfahrt wird sich dadurch laut ÖBB um 20 Minuten verkürzen – mäßig beeindruckend. Neben diversen Bürger_inneninitiativen und NGOs war die Alliance For Nature aktiv am Protest beteiligt. Für die Kampagne «Welterbe Semmering – POsieren aus PrOtest» lud sie vornehmlich weibliche Models ein, sich dem Basistunnel nackert entgegenzustellen. Naja.

➤ **MEGA-GLASHÄUSER.** Supermodern, aber auch supergroß (knapp 20 Fußballfelder) und im Winter beheizt (daher nicht superökologisch) sollte ein Mega-Glashaus in Frauenkirchen/Burgenland werden. Landeshauptmann und Bürgermeister «standen voll hinter dem Projekt». Standen? Ja, standen, denn im Jänner dieses Jahres hat sich der Unternehmer Perlinger «aufgrund des starken Gegenwindes» von der Bürger_inneninitiative Freie Sicht auf Frauenkirchen entschieden, das Projekt abzublasen. Ein sogar noch größeres Mega-Glashaus der Firma Frutura in Bad Blumau/Steiermark hat jedoch gerade erst die Genehmigung bekommen, seine Betriebsfläche auf unglaubliche 36 Hektar (50 Fußballfelder!) zu verdoppeln.

IMMER ÄRGER MIT DER GEWERKSCHAFT

«Mit Unverständnis» nimmt die Gewerkschaft die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts gegen die Errichtung der 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat «zur Kenntnis». **Mit Unverständnis nehme ich zur Kenntnis, dass die Gewerkschaft immer noch Arbeitsplätze und Klimaschutz gegeneinander ausspielt.** Anstatt das Urteil als Rückenwind für ernsthafte Klimapolitik zu verstehen, berufen sich Gewerkschaft, Wirtschaftskammer und Industriellenvereinigung in vertrauter Einigkeit auf die Sicherung des Wirtschaftsstandorts **(gab es da nicht einmal einen Widerspruch zwischen Arbeit und Kapital?)**. Nur so könnten im internationalen Wettbewerb Investitionen und Arbeitsplätze gesichert werden, egal zu welchem Preis. Erst kürzlich wurde aus diesem Grund die Ticketsteuer halbiert. Und auch deshalb wird Kerosin beispielsweise nicht besteuert.

Dabei ist es unbestreitbar, dass Arbeit und Klimaschutz im 21. Jahrhundert zusammengedacht werden müssen. **Weil Klimafragen immer auch soziale Fragen sind.** Die Gewerkschaften müssen zu Verbündeten im Kampf für eine soziale *und* ökologische Wende werden. **Das bedeutet allerdings die Infragestellung jahrzehntelanger Gewissheiten zu Vollbeschäftigung, Wirtschaftswachstum und der Sicherung von Arbeitsplätzen.** Wir müssten uns – als Gesellschaft – fragen, welche Investitionen und welche Arbeit wir in Zukunft wollen, und dürfen die Antwort nicht allein der Standortlogik überlassen. Wie können zukunftsfähige Arbeitsplätze aussehen, die gesellschaftlich sinnvoll und gleichzeitig ökologisch tragbar sind? Das würde heißen, nicht einfach immer mehr Arbeitsplätze zu fordern (die eine 3. Piste übrigens in keinster Weise garantiert), sondern die Arbeit, die es braucht, anders zu verteilen. **Die konsequente Verkürzung der Arbeitszeit ist dafür zumindest ein notwendiger erster Schritt.** ■

Melanie Pichler ist Politikwissenschafterin, forscht zu internationaler Umwelt- und Ressourcenpolitik und ist Redakteurin bei mosaik.

SCHMERZHAFTER ABSCHIED VON DER DRITTEN PISTE

Das Urteil kam für alle überraschend: Drei Richter am Bundesverwaltungsgericht haben das Bauvorhaben einer 3. Piste am Wiener Flughafen abgewiesen. Begeisterte Gegner_innen, empörte Befürworter_innen. EVA MARIA BACHINGER **ist vor allem erstaunt darüber, wie rasch die Unabhängigkeit der Justiz in Frage gestellt wird, wenn's genehm ist.**

«Beim Durchlesen wurde mein Glaube an den österreichischen Rechtsstaat nachhaltig erschüttert. Einen größeren Schwachsinn habe ich noch nicht gelesen als im zweiten Teil des Erkenntnisses», so Günther Ofner, Vorstandsdirektor der Flughafen Wien AG, in einer öffentlichen Diskussion. «Der pseudoreligiöse Wahn, der hinter dieser Weltuntergangsphilosophie steckt, würde uns ins 19. Jahrhundert zurückbringen. Das Erkenntnis hat mit Fakten nichts zu tun, denn die Fakten sind genau das Gegenteil.» Er empfinde die Argumentation «als zynisch, weil sie sagt, dass weder die Frage der Arbeitsplätze noch jene der Sicherheit des Luftverkehrs eine Bedeutung haben gegenüber einer künftigen CO_2-Reduktion.» Wenn man sich das 128-Seiten starke Urteil zu Gemüte führt, wird klar, dass das Gericht sehr wohl die Bedeutung von Wirtschaftswachstum festgehalten hat, jedoch das öffentliche Interesse am Klima- und Bodenschutz höher bewertet.

BESONDERS GRÜNE HARDLINER. Eine «Kurier»-Redakteurin nennt die Richter «Umwelt-Hardliner» und «Agrarlobbyisten». «Der Standard» findet, dass sie «wohl besonders grün sein» wollten: «Das ist ehrenwert, aber juristisch vermessen.» Dazu eine Anekdote am Rande: Nicht der Anwalt des Flughafens hat sich während des Verfahrens über Befangenheit der Richter beschwert, sondern Anrainer_innen-Vertreter Wolfram Proksch. Die Pro-Pisten-Seite wog sich offenbar in Sicherheit, dass für den Flughafen entschieden werde; die Richter galten ihr als anerkannte Experten. Jetzt wurde gegen sie – so groß ist der Ärger auf Kapitalseite – ein Ermittlungsverfahren wegen Befangenheit eingeleitet. Gregor Schamschula vom Ökobüro meint sarkastisch, er würde sich freuen, wenn alle ehemaligen Mitarbeiter des Umweltministeriums – wie Richter Christian Baumgartner und Thomas Büchele es sind – «Umwelt-Hardliner» wären.

Es scheint derzeit en vogue zu sein, Richter_innen zu diffamieren und von «falschen Fakten» zu sprechen. In diesem Fall rührt die Kritik vielleicht daher, dass das Urteil ein gesellschaftliches Dogma schmerzlich hinterfragt: alles dem Wirtschaftswachstum unterzuordnen. Genau dieses Denken führt ja auch zum Klimawandel. Klimaschutz wird letztlich nur erreicht, wenn es zur CO_2-Reduktion kommt. Die 195 Mitgliedsstaaten der UN-Klimarahmenkonvention haben sich deshalb im Pariser Abkommen darauf verständigt, bis 2025 Treibhausgase massiv einzusparen. Die Errichtung der 3. Piste würde laut Gutachten eine Erhöhung der CO_2-Emissionen um bis zu zwei Prozent betragen, und zwar auf Gesamtösterreich bezogen. Österreich ist laut Klimaschutzgesetz aber verpflichtet, die Emissionen im Verkehr von 2015 bis 2020 um 2,25 Prozent zu senken.

DAS ALTE ARBEITSPLÄTZE-ARGUMENT. Die Betriebsräte des Flughafens fürchten,

➤ **LOBAUTUNNEL.** Ein Dauer-Streitthema in der Wiener Stadtregierung: die Untertunnelung der Donauauen. Der 9 km lange Tunnel soll 1,4 Milliarden Euro kosten, soviel ist klar. Unklar ist, ob es ihn jemals geben wird. Während Bürgermeister Häupl hinausposaunt: «Der Lobautunnel wird kommen.», twittert der Sprecher der Wiener Grünen: «Wir Grüne wollen keinen Tunnel durch ein Naturschutzgebiet.» Der geplante Baubeginn 2018 ist unwahrscheinlich, Fragen zu Wasserrechten und Umweltschutz sind noch völlig ungeklärt und Lärmmessungen stehen aus. «Sparvarianten» seien laut ausführender ASFINAG natürlich kein Ersatz zum großen Betonreigen. **www.zukunft-statt-autobahn.at**

➤ **WESTRING LINZ.** «Die Schlinge um den Hals von Linz» nennen sie ihre Gegner_innen plakativ: die geplante vierspurige Autobahn durch Linz, die großteils getunnelt eine Entlastung innerstädtischer Straßen bringen soll. Langfristig ist aber eine Konzentration von LKW-Transit zu befürchten und bei 650 Millionen Euro Baukosten ist erfahrungsgemäß Luft nach oben. Nachdem die Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen wurde, muss nun die planende ASFINAG per Gerichtsentscheid alle Rohdaten der Projekt-Gutachten offenlegen: eine Chance für eine neue Einspruchsrunde? Ansonsten: Baubeginn 2018. **www.westring.at**

dass nicht der Klimawandel «Leib und Leben» des Personals gefährde, sondern das Gerichtsurteil, weil es für höhere Risiken sorgen würde, wenn durch die steigende Auslastung Flugzeuge in Endlosschleifen auf Landeerlaubnis warten müssten. Es geht auch wieder um Jobs: «Die Regierung hat klar gesagt, dass die Schaffung neuer Arbeitsplätze oberste Priorität hat. Daher kann man nicht das öffentliche Interesse neu definieren, indem man sagt, Klimaschutz geht über alles.», so der vielfach zitierte Betriebsrat Thomas Schäffer. Das Gericht hat allerdings nichts neu definiert, sondern sich auf die bestehende Verfassungsrechtslage berufen, wonach der Klimaschutz nun oberste Priorität haben soll. Der Einwand, dass ein Baustopp tausende Jobs verhindere, wirkt etwas verstaubt. Diese Argumente gab es bereits vor 40 Jahren, als gegen das Atomkraftwerk Zwentendorf oder das Wasserkraftwerk Hainburg protestiert wurde.

URTEILSBEGRÜNDUNG: KLIMASCHUTZ. Walter Ruck, Präsident der Wiener Wirtschaftskammer, fürchtet, dass nun im Grunde jedes Bauprojekt gefährdet sei, auch «der Heustadel in Tirol». Auch dieses Argument sticht nicht: Der Verkehr ist laut Klimaschutzbericht 2016 neben Industrie und Landwirtschaft eben hauptsächlich für CO_2-Emissionen verantwortlich. Nicht jedes Projekt hat gleich viele Emissionen zur Folge. Das Urteil bezieht sich auch nur auf das Luftfahrtgesetz und explizit auf die 3. Piste, es ist also nicht einfach auf andere Bauprojekte übertragbar.

Wenn man Rucks Argument zu Ende denkt, dürfte umgekehrt kein Projekt aus Klimaschutzgründen abgelehnt werden. Allerdings war das Klimaschutzargument bereits einige Male der Grund *für* eine Genehmigung, etwa beim Kleinwasserkraftwerk an der Schwarzen Sulm. Insofern ist auch die Aussage von Infrastrukturminister Jörg Leichtfried nicht richtig, wonach «scheinbar erstmals Klimaschutz als Grund in das Urteil eingeflossen ist». Der Bodenverbrauch war ebenfalls ein Argument für die Richter, da um den Flughafen fruchtbarer Ackerboden liegt. Es sei «absurd», in Zeiten gewaltiger agrarischer Produktionsüberschüsse zu argumentieren, dass Ackerland für die Nahrungsmittelversorgung künftiger Generationen geschützt werden müsse, schimpfen die Betriebsräte. Scheinbar ist ihnen nicht bekannt, dass der Bodenverbrauch in Österreich enorm ist. Pro Jahr wird Fläche in Größe der Stadt Salzburg verbaut. Das entspricht der Produktionskapazität für 130 Tonnen Brot.

Wird die 3. Piste nicht gebaut, fürchtet der Betriebsrat um Leib und Leben des Personals

«KEIN VERNÜNFTIGER MENSCH SETZT DAS UM». Wie geht es nach dem Urteil weiter? Der Flughafen hat außerordentliche Revision und Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof eingebracht. Bestätigen die höchsten Gerichte das Urteil, ist es rechtskräftig. Ob es dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt wird, entscheidet das Höchstgericht. Die Umweltjuristin Erika Wagner von der Universität Linz hält das Urteil für «sehr gut begründet und rechtlich haltbar, aber die Erfahrung der Vergangenheit in großen, volkswirtschaftlich bedeutenden Fällen zeigt, dass solche Prognosen auch fehlliegen können.» Die Wiener Regierung ist sich uneinig: Während Wirtschaftsstadträtin Renate Brauner das Urteil «besorgniserregend» findet, hat Maria Vassilakou, Stadträtin für Verkehr und Klimaschutz, es begrüßt. Die Stadt ist zu 20 Prozent am Flughafen beteiligt.

Anwalt Wolfram Proksch hält die Umsetzung der 3. Piste nun für «äußerst unwahrscheinlich», weil mit den weiteren Verfahren erneut viel Zeit vergehe. «Danach wäre das Projekt bereits 20 Jahre alt und kein vernünftiger Betreiber setzt so etwas dann noch um, sondern plant neu – was aber auch eine neue Einreichung bedingt.», so Proksch. Peter Kleemann, Sprecher der Flughafen Wien AG, betont, man bleibe dabei: Das Projekt, das 2007 eingereicht wurde, soll umgesetzt werden. ■

Eva Maria Bachinger ist Autorin und Journalistin u. a. mit Schwerpunkt Umweltpolitik

ENERGIEWENDE – GERN! ABER WIE?

Keine Frage: **Um die Energiewende weg von fossilen Energieträgern wie Öl, Gas und Kohle zu erreichen, müssen Windkraft, Sonnenenergie und Wasserkraft ausgebaut werden.** Doch muss das in einer Stadt wie Graz geschehen, wo durch das Murkraftwerk die Stadtökologie einschneidend verändert wird?

Auch wenn viele andere Faktoren eine Rolle spielen: **In Krisenzeiten suchen Investor_innen – das sehen wir bei der Mietenentwicklung – intensiv nach Anlagemöglichkeiten.** Null Zinsen ist nicht attraktiv. Ein Wasserkraftwerk verspricht den Geldgeber_innen, egal ob in privater oder staatlicher Hand, öffentlich abgesicherte Rendite.

Die Erfahrungen zeigen zudem, dass die Versprechen der Betreiber_innen selten stimmen: Die versprochenen Arbeitsplätze (in Graz 1.800) entstehen allenfalls kurzfristig, die Investitionskosten werden fast immer deutlich nach oben korrigiert, **der wirtschaftliche Nutzen bleibt zweifelhaft**.

Die Proteste in Graz könnten verdeutlichen, dass es nicht mehr «modern» ist, wenn große Investitionen gewachsene Strukturen negativ verändern. **Auch die notwendige Energiewende muss anders gemacht werden.**

Was die Proteste aber auch verdeutlichen könnten: **Wir müssen unseren Energieverbrauch, und das bedeutet auch, den Stromverbrauch, insgesamt senken.** Das kapitalistisch getriebene Wachstum – siehe Flughafenpiste in Wien – könnte hinterfragt und die Bedingungen für ein gutes Leben für alle geschaffen werden.

Auch wenn eine Mehrheit in Graz für das Kraftwerk sein sollte: **Impulse für progressive Veränderungen kommen meist von den Rändern und aus sozialen Bewegungen** – und haben mittelfristig durchaus Chancen, Mehrheiten zu gewinnen. ■

Ulrich Brand ist Professor für Internationale Politik an der Universität Wien. Literaturempfehlung: Ulrich Brand/Markus Wissen: »Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus«, Oekom 2017

➤ **HAUPTBAHNHOF WIEN.** Seit 2015 ist der Bau des neuen Hauptbahnhofs fertig, der in alter Tradition mit über einer Milliarde Euro die Gemeinde und die ÖBB mehr als das Doppelte der veranschlagten Summe kostete. Die rund 90 integrierten Geschäfte veranlassen Kritiker_innen zur Betitelung als «Shoppingmall mit Haltestellenfunktion», ein Shopbetreiber hingegen moniert: «Uns wurde versprochen, das wird ein Einkaufscenter, aber es ist nur ein Bahnhof.» Fakt ist: Die Läden gehen reihenweise in Konkurs, die Mietkostenvorstellungen der ÖBB sind offensichtlich viel zu hoch. Wäre vielleicht mal eine «Renovierung» der Finanzabteilung angebracht?

➤ **SCHWARZE SULM.** Das geplante Wasserkraftwerk im steirischen Bezirk Deutschlandsberg ist seit rund zehn Jahren Streitobjekt. Da es sich um ein Kleinwasserkraftwerk (unter 10 MW) handelt, bedurfte es keiner UVP. Dreh- und Angelpunkt der Kritik sind Naturschutz und Wirtschaftlichkeit. Die Schwarze Sulm liegt in einem Natura-2000-Gebiet, ist eine der letzten unverbauten Flussstrecken in Österreich und, kurz gefasst, schlicht wunderschön. Das Kraftwerk gilt als sehr teuer und vergleichsweise minimal in der Stromerzeugung: Es würde 0,2 Promille des österreichischen Stromverbrauchs abdecken. Das Ansuchen um Ökostromförderung könnte mit dem Argument der Unwirtschaftlichkeit zurückgewiesen werden. Für den Baubeginn fehlt ein forstrechtlicher Bescheid. Kolportierte Kosten: 17 bis 20 Mio. Euro. Betreibergesellschaft: Sulmkraft (Alfred Liechtenstein und Peter Masser). **schwarzesulm.org**

ATEMLOS DURCH DEN BERG

Lärm, Luft und viel Gestein. Der Brenner Basistunnel soll mit 64 Kilometern die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt werden. Was so ein Superlativ bringt, ist allerdings fraglich. Antworten suchte RUTH WEISMANN in der Verkehrsplanung und bei den Naturfreund_innen.

Anfang März protestieren in Rosenheim Bürger_innen gegen Pläne für neue Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel, der auf der Achse München-Verona liegt und unter dem Brennerpass verläuft. Zwei Gleise bestehen in Bayern schon, dem Bau einer dritten und vierten Trasse wollen Bürger_inneninitiativen entgegentreten.

Am Brenner Basistunnel, kurz BBT, wird seit knapp zehn Jahren gebaut. Gegner_innen hatte das Projekt, das 2026 fertig sein und Personen- und Güterverkehr auf Schiene bringen soll, von Anfang an. «Der Brenner Basistunnel lässt sich verkehrspolitisch nicht begründen», sagte der Professor für Verkehrsplanung Hermann Knoflacher, einer der profiliertesten Kritiker_innen, schon vor dem Spatenstich. Seine Meinung hat er nicht geändert. Denn, so der Experte: «Was der Tunnel verspricht, kann er nie und nimmer halten.»

LEERE VERSPRECHEN. Versprochen werden von Politik und BBT SE – der europäischen Aktiengesellschaft, die im Auftrag von Österreich, Italien und der EU für Planung und Bau verantwortlich ist – Verbesserung der Luftqualität entlang der Autobahn, geringere Lärmbelästigung an der bestehenden Eisenbahnstrecke sowie bessere Wettbewerbsfähigkeit der Bahn, da sich die Reisezeit von Personen und Gütern zwischen Innsbruck und Bozen verkürzt.

Aber «wegen eines Tunnels fährt kein LKW von der Straße herunter. Das trifft weder beim Semmering- noch beim Koralmtunnel zu, noch wird es beim BBT zutreffen» ist Knoflacher überzeugt. Grund: «Der LKW fährt billiger und unkontrollierter auf der Straße.» Politische Maßnahmen wie Nachtfahrverbot, strenge Kontrollen, Limitierung der LKWs, die im Alpenraum fahren dürfen, und Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Strecken würden viel mehr bringen.

Natürlich darf man fragen: Wem bringt der Tunnel überhaupt was?

Auch Lothar Gamper, der sich als Behördenvertreter ebenso wie die Naturfreunde Tirol und der Alpenverein gegen die Genehmigung des BBT positionierte, ist dieser Ansicht: «Für die Bevölkerung bringt der Tunnel weder bei der Lärmentlastung noch bei der Abgasreduktion viel.» Er bezieht sich dabei auf die Public Health Studie des Sozialmediziners Peter Lercher, die von Ministerien und der BBT SE jahrelang unter Verschluss gehalten wurde und 2014 vermutlich durch Whistleblower-Aktivität an die Öffentlichkeit gelangte. Natürlich darf man nun fragen: Wem bringt der Tunnel überhaupt etwas?

ALLES AUF SCHIENE. Der kürzlich veröffentlichte Bericht des Rechnungshofs hält fest, dass die Kosten für den Bau rund 8,661 Milliarden Euro betragen werden, was fast das Doppelte des geplanten Budgets ist. Österreich und Italien zahlen den Großteil und die Zinsen, auch die EU beteiligt sich, musste ihr Tunnelbudget aber schon kürzen und ist nicht sicher, ob sie ab 2020 überhaupt noch Geld dafür übrig hat. Heißt: Österreich wird stärker zur Kasse gebeten, obwohl, so Knoflacher, der wirtschaftliche Nutzen nicht gegeben sei, da die Güterzüge hier nur durchfahren. Solange gebaut wird, profitieren Baufirmen. Das «Hauptbaulos», den Tunnelabschnitt Tulfes – Pfons, das eine Bieter_innengemeinschaft aus STRABAG AG und Salini Impregilo erhielt, ist beispielsweise rund 380 Millionen Euro schwer. Könnte man jetzt noch die Bremse ziehen, um sinnlose Staatsschulden zu vermeiden? Ja, meinen Gamper und Knoflacher. Das Geld sollte man lieber in Maßnahmen investieren, die den Verkehr tatsächlich auf Schiene bringen und Abgase nachhaltig reduzieren. Aber dafür braucht es politischen Willen. ■

Ruth Weismann ist Redakteurin beim Augustin

BEST OF KOSTENEXPLOSION

AKH. Der AKH-Skandal ist Legende: 1980 enthüllte der Journalist Alfred Worm, dass der ehemalige technische Direktor der Planungs- und Errichtungsgesellschaft, Adolf Winter, 30 Mio. Schilling an Schmiergeld kassiert hatte. Das Geld sitzt immer noch locker: Die 2013 sanierte Tiefgarage etwa verschlang statt 3,2 Mio. satte 31,5 Mio. Euro.

BRENNER BASISTUNNEL. Milliardenschatz im Berg. «Die Steigerung der prognostizierten Gesamtkosten in mehreren Etappen zwischen 2002 und 2013 von rund 4,5 Mrd. auf rund 8,661 Mrd. Euro fiel infolge fehlender Vorausvalorisierung und wegen unterschiedlicher Kostenberechnungsgrundlagen hoch aus.», stellt der Rechnungshof fest.

KRANKENHAUS NORD. Eines der modernsten Spitäler Europas soll das Wiener Krankenhaus Nord werden. Geworden ist es bislang vor allem: nicht fertig (2016 wollte man eröffnen, nun wird auf 2018 gehofft) und zu teuer. Höchstens 825 Mio. Euro sollte es kosten, nun will man zumindest die 1,1 Milliarden-Grenze einhalten.

RIESENRADPLATZ. Extra Runden für die Finanzen: 32 Mio. Euro hätte die Neugestaltung des Platzes im Prater kosten sollen, es wurden dann knapp 60 Mio. Später ging die Betriebsgesellschaft pleite und hatte 2,3 Mio. Euro Schulden bei der Praterservice GmbH, einer Tochter der Stadt Wien.

FUSSBALLSTADION. Um 29 Mio. Euro mehr als geplant kostete das Fußballstadion in Klagenfurt, das für die EM errichtet worden war, stellte der Rechnungshof Ende 2016 fest. Bei dem nun 96 Mio. Euro teuren Bau wird auch die schlechte Auslastung kritisiert.

TERMINAL 3. Himmelsflug mit Aufs und Abs: Die Kosten für das Terminal Skylink am Flughafen Wien Schwechat – inzwischen heißt es nur mehr Terminal 3 – wurden zuerst auf rund 400 Mio., sieben Jahre später auf 930 Mio. Euro geschätzt. Aktuell geht der Rechnungshof von 849,15 Mio. Euro aus.

IMPRESSUM. Sonderbeilage des AUGUSTIN – Die Erste Österreichische Boulevardzeitung, Reinprechtsdorfer Str. 31/2, 1050 Wien • Herausgeber_innen: Lisa Bolyos, Ruth Weismann • Texte: Eva-Maria Bachinger, Ulrich Brand, Leo Kühberger, Christof Mackinger, Melanie Pichler • Fotos: Michael Bigus (Schwechat, S. 5), Lisa Bolyos (Murdemo, S. 1 - 3), Ulrich Brand (Porträt S. 6), essiggurkerl/Wikimedia (Hauptbahnhof, S. 6), Freie Sicht auf Frauenkirchen (Glashäuser, S. 3), Global 2000 (Semmering, S. 4), Die Grünen (A5, S. 3), Franz Keppel (Porträt S. 3), Lena Puster (Porträt S. 1), statttunnel.at (Feldkirch, S. 3), Svíčková (BBT, S. 7), Universität Wien (Porträt S. 5), WWF (Schwarze Sulm, S.6), zukunft-statt-autobahn.at (Lobau, S. 5) • Korrektorat: Paula Bolyos • Grafische Gestaltung: Lisa Bolyos • Dank an: Dieter Alexander Behr, Christine Braunersreuther, Max Korp, Mimi Nievoll, Gregor Schamschula, Burkhard Schelischansky • Druck: Herold Druck- und Verlagsgesellschaft, Wien

www.stromwechsel.jetzt
Wir unterstützen Sie beim Wechsel!

UNSERE MUR! UNSERE ENTSCHEIDUNG!

rettet.die.mur.at

Eine Staustufe in der Grazer Innenstadt wäre unökologisch, unwirtschaftlich und wird für die Stromversorgung nicht benötigt. Unterstützen Sie das Projekt nicht länger durch Ihre Stromzahlungen! Durch Ihren Wechsel können Sie meist auch Geld sparen! **Alle Infos auf www.stromwechsel.jetzt**

WIR UNTERSTÜTZEN SIE BEIM WECHSEL!

1) Unterlagen zurecht legen
Kundennummer und Zählernummer

2) Stromanbieter auswählen
Wählen Sie einen Stromanbieter aus, der den Bau der Mur-Staustufe nicht unterstützt.

3) Wechsel durchführen
Füllen Sie das Formular Ihres neuen Anbieters aus und schicken es ab.

4) Wechsel bekannt geben
Unterstützen Sie die Plattform „Rettet die Mur“ und melden Ihren Wechsel auf www.stromwechsel.jetzt

SOLIDARITÄT MUSS PRAXIS WERDEN!

Es ist oft nicht einfach, solidarische Antworten auf die vielfältigen Krisen unserer Zeit zu finden: Das herrschende Wirtschaftssystem bringt laufend soziale und ökologische Verwerfungen mit sich; die Wohlstandsinseln im Norden schotten sich immer mehr gegenüber Migrant_innen ab. Gleichzeitig nimmt auch hier die soziale Ungleichheit zu. **Anstatt sich den drängenden Problemen zu widmen und Klimawandel, Ausbeutung und Menschenrechtsverletzungen zu bekämpfen, sind rechtspopulistische Strömungen im Aufwind.** In dieser Situation sind solidarische Netzwerke wichtiger denn je. **Das Europäische Bürger_innen Forum (EBF) ist ein internationales Netzwerk, das mit direkten Interventionen soziale Missstände aufzeigt und konkret handelt.** Durch die Förderung von Selbstorganisation und durch die Vernetzung emanzipatorischer Initiativen hoffen wir, der Utopie einer gerechten Welt einen kleinen Schritt näher zu kommen. **Solidarität bedeutet, da zu sein, wenn es brennt, es bedeutet aber auch, kontinuierliche Aufbauarbeit zu leisten.** Einige unserer Schwerpunkte stellen wir hier vor:

Aufbau eines **Frauenhauses für subsaharische Migrantinnen in Marokko.** Zusammen mit dem Netzwerk Afrique Europe Interact sowie mit dem Autor Emmanuel Mbolela unterstützen wir ein Frauenhaus für subsaharische Migrantinnen in Rabat. Sie sind besonders häufig von sexualisierter Gewalt betroffen und brauchen dringend Schutz. Zwei Mitstreiterinnen von Emmanuel Mbolela betreuen das Projekt vor Ort, mehrere Dutzend Frauen und ihre Kinder können die Infrastruktur nutzen.

Unterstützung von Saisoniers und Erntehelfer_innen in der Landwirtschaft. Noch immer kommt das Obst und Gemüse, das in den Supermärkten angeboten wird, zum Großteil aus Regionen, in denen Arbeits- und Sozialrechte von migrantischen Saisoniers und Erntehelfer_innen mit Füßen getreten werden. Wir unterstützen die gewerkschaftliche Vertretung sowie die Selbstorganisation von Arbeitsmigrant_innen in Österreich sowie in der Region Almería in Südspanien.

Monatszeitung Archipel. Ein wichtiges Instrument für unsere Arbeit ist die Monatszeitung Archipel. Darin informieren wir über laufende Kampagnen, bringen aber auch Analysen zu politischen Entwicklungen in und außerhalb Europas. Der Archipel erscheint auf Deutsch und auf Französisch und wird in der Schweiz, in Frankreich, in Deutschland und in Österreich vertrieben. Sie können den Archipel für ein halbes Jahr gratis beziehen – schreiben Sie uns per E-Mail oder auf dem Postweg!

Kontakt: Europäisches Bürger_innen Forum, Mühle Nikitsch, Berggasse/Travnik 26, 7302 Nikitsch/Filež, Tel.:+43-650/34 38 378 • Hof Stopar, Lobnik 16, 9135 Bad Eisenkappel/Železna Kapla, Tel.: +43-4238/87 05 • at@forumcivique.org • Unser Engagement wird ausschließlich von ehrenamtlichen Mitarbeiter_innen getragen. Wir freuen uns, wenn Sie uns mit Ihrer Spende unterstützen oder unsere Monatszeitung Archipel abonnieren. Bankverbindung: Posojilnica Bank Železna Kapla/Bad Eisenkappel. IBAN: AT70 3910 0000 0805 5451. BIC: VSGKAT2K