

# Nachrichten

## PKW-ABGASSKANDAL

### EP-Untersuchungsausschuss gestartet

Die Kontrolle bei Pkw-Emissionsmessungen hat bekanntermaßen in Europa versagt.

EMIS, ein Untersuchungsausschuss im EU-Parlament (EP), bestehend aus EP-Abgeordneten, tagt dazu seit März 2016. Bis spätestens April 2017 muss ein Bericht erstellt werden, warum die EU-Kommission und die Mitgliedstaaten keine Schritte gegen trügerische Abschaltvorrichtungen beim Prüfzyklusverfahren von Pkw unternommen haben. Bei bisherigen Befragungen von Experten standen eher technische Grundlagen im Vordergrund. Nach dem Sommer müssen ehemalige und derzeitige Kommissionsmitglieder vor dem Ausschuss erscheinen. Trauriger Höhepunkt des Ausschusses ist bis jetzt die Weigerung von Günther Verheugen, zuständiger Kommissar für Abgasgesetzgebung von 2004 bis 2010, vor

dem Ausschuss überhaupt Rede und Antwort zu stehen. [www.europarl.europa.eu/committees/de/emis](http://www.europarl.europa.eu/committees/de/emis) **FG**

## DIESEL PKW-ABGASWERTE I

### EU-Großstädte gegen Aufweichung

Bürgermeister müssen gegen Luftverschmutzung in Großstädten handeln.

Von den EU-Institutionen werden sie zur Einhaltung von EU-Immissionsgrenzwerten für eine gesunde Luft verpflichtet. Verständlich daher der Ärger über die Legalisierung von höheren NO<sub>2</sub>-Emissionen bei Diesel-Pkw durch EU-Rat und EU-Parlament. Demnach dürfen Diesel-Pkw bis 2021 den Grenzwert um 210 Prozent überschreiten, obwohl die EU-Abgasnorm Euro 6 formell nur 80 Gramm vorschreibt.

Zwanzig Bürgermeister von europäischen Großstädten (u.a. Amsterdam, London und Wien) machen nun ihrem Ärger Luft. Angeführt werden sie dabei von



### Höchste Zeit für reale Abgastests

Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris. Mit einer Online-Petition und 130.000 Unterschriften gegen die Aufweichung von EU-Abgasnormen wird auf die Folgen aufmerksam gemacht. Anne Hidalgo hat außerdem zwei Klagen gegen die EU zur Annullierung des Beschlusses und zur Amtshaftung beim EuGH eingereicht. [www.change.org/p/pollution-de-l-air-la-santé-des-citoyens-avant-celle-des-lobbys-industriels](http://www.change.org/p/pollution-de-l-air-la-santé-des-citoyens-avant-celle-des-lobbys-industriels) **FG**

## DIESEL PKW-ABGASWERTE II

### Die „dreckigen 30“

Transport & Environment (T&E) stellte am 6. Juni 2016 die Liste der 30 schmutzigsten Diesel-Pkw in Europa vor.

Kriterium für die Listenerstellung waren für T&E, die EU-Plattform von NGOs für verkehrsbezogene Umweltprobleme, starke Verdachtsmomente für illegale Abschaltvorrichtungen bei Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>). Diese „defeat devices“ schalten vor allem die Abgasminderung bei kälteren Außentemperaturen ab, weil beim Testzyklus nur zwischen 23°C und 29°C gemessen wird. Basis bildeten hierfür

die Messungen von nationalen Behörden infolge des VW-Abgasskandals. Die „dreckigen 30“ wurden aber nur von sieben nationalen Behörden (Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Spanien und Vereinigtes Königreich) zugelassen, die zugleich Kontrollbehörde sind. Kein Wunder, dass diese Behörden bis heute keine Verfahren eingeleitet haben. T&E weist darauf hin, dass die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten mit bestehender Technologie machbar ist. Diese werden im „wirklichen Abgastest“ auf der Straße z.B. von VW Golf (2.0 TDI), Peugeot 208 (1,6 Blue HDi) und BMW 320xd erfüllt. **FG**

## TIROL

### Sektorales Fahrverbot

Im dritten Anlauf unternimmt das Land Tirol den Versuch, nicht verderbliche Güter per Verordnung auf die Bahn zu verlagern.

Erklärtes Ziel ist dabei die Verringerung der Luftschadstoffbelastung von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) entlang der Autobahn. Mit 1. November 2016 tritt die Verordnung in Kraft, die auf der

## RIND SEIN IN ÖSTERREICH

### Artenschutz auf den Kopf gestellt

Die erste Tierhaltungsverordnung stellt den Grundgedanken des Tierschutzgesetzes (TSchG) auf den Kopf. Nicht die Zulässigkeit der Haltung – hier von Rindern – wird an die Einhaltung bestimmter Vorgaben, insbesondere das Verbot der Anbindehaltung geknüpft, sondern – im Gegenteil – die Verpflichtung zur Einhaltung dieser Vorgaben davon abhängig macht, ob das dem Landwirt faktisch möglich ist. Dies zeigt ein Mitarbeiter der Volksanwaltschaft in der Zeitschrift *juridicum* Nr. 1/2016 auf und weist nach, wie die von Gesundheitsministerin Rauch-Kallat 2004 erlassene Verordnung in gesetzwidriger Weise das Gebot des TSchG, Rindern mindestens an 90 Tagen Auslauf oder Weidegang zu gewähren, mit weiten Ausnahmen außer Kraft setzt, z.B. das „Nicht-Vorhandensein von geeigneten Weide- oder Auslauflächen“ oder „bauliche Gegebenheiten am Betrieb“. Das wäre so wie wenn man ausnahmsweise auch ohne Führerschein fahren dürfte. **HO**



A 11 Inntalautobahn den Transport von u.a. Holz, Stahl, Steinen und Abfällen auf Lkw über 7,5 Tonnen untersagt. Damit sollen jährlich 200.000 Lkw-Fahrten unterbleiben oder auf die Bahn verlagert werden. Ausgenommen davon sind neben lokalen Transporten allerdings die umweltfreundlichsten Lkw mit EU-Abgasnorm Euro 6. Das sektorale Fahrverbot ist im Unterschied zu den vorangegangenen Versuchen Teil einer Paketlösung, die ein Pkw-Geschwindigkeitslimit von 100 kmh und zeitlich bis 2022 abgestufte Fahrverbote für Lkw mit älteren EU-Abgasnormen vorsieht. Bis dato liegen noch keine offiziellen Aussagen der EU-Kommission vor, ob dagegen beim EuGH vorgegangen wird. **FG**

#### ZIVILGESELLSCHAFT

### Einspruch auf Patente

Zahlenmäßig bisher höchsten Einspruch gegen ein Patent beim EU-Patentamt in München (EPA) eingebracht.

65.000 BürgerInnen aus 59 Ländern weltweit sowie 32 Organisationen beteiligten sich am Einspruch gegen einen Patentantrag des Schweizer Konzerns

Syngenta. In dem Patent werden das Saatgut, die Pflanze und die Früchte als Erfindung beansprucht, die aus Kreuzungen mit Tomaten aus Peru und Chile stammen. 2015 genehmigte das EPA für die Firma Syngenta das Patent EP 1515600 auf Tomaten mit einem hohen Gehalt an sogenannten Flavonolen, Stoffe, die als gesundheitsfördernd gelten. Die „Erfindung“ besteht aus Sicht der KritikerInnen lediglich darin, Tomaten aus ihrer Ursprungsregion in Peru mit anderen handelsüblichen Sorten zu kreuzen. Das Ziel des Einspruchs ist es, das bereits erteilte Patent als nichtig zu erklären. Mit Spannung ist zur Patentfrage die rechtliche Interpretation der EU-Kommission zur EU-Biopatentrichtlinie 98/44 zu erwarten. Hier fordert das Parlament sowie die Zivilgesellschaft eine Klarstellung, dass die Patentierung von Pflanzen und Tieren jedenfalls auszuschließen sei. **SI**

#### VOR

### Tarifreform

Das Zonen-Zählen hat am 6. Juli 2016 ein Ende.

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) ändert sein Tarifsysteem grundlegend. Für

#### KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



#### Kommentar

## Heute schon von gestern?

**Befasst man sich mit Mobilität, stößt man unweigerlich auf die Schattenseiten unseres derzeitigen Mobilitätssystems:** Platzverbrauch, Klimawandel und Fracking, um nur einige zu nennen. Fast 27.000 Menschen starben 2014 auf den Straßen in Europa. Mobil sein bedeutet für Herr und Frau Österreicher aber auch hohe Kosten. Die Konsumerhebung ergibt für 2010, dass ein ländlicher Vier-Personen-Haushalt im Monat etwa 615 Euro für seine Autos ausgibt, in Wien und generell in Städten mit Öffis als Alternative waren es etwa 180 Euro weniger.

Vorausschauende ExpertInnen und verantwortungsvolle PolitikerInnen auf der ganzen Welt zerbrechen sich daher ihre Köpfe, wie wir auch in Zukunft leistbar mobil sein können, ohne jedoch uns und unseren Planeten nachhaltig zu zerstören. Eine fragwürdige Meinungsmache inklusive Öffi-bashing betreiben Österreichs Auto(mobil)clubs in letzter Zeit. So wurden in den vergangenen Monaten immer wieder Artikel veröffentlicht, in denen der starke Zustrom zu den Öffis schlecht geredet und die (im ländlichen Raum) steigenden Pkw-Zahlen in Österreich hochgejubelt werden.

Allen Ernstes wird etwa in der April-Ausgabe einer dieser Zeitschriften gefordert, der motorisierte Individualverkehr müsse als Entlastung des überlasteten Öffi-Netzes in Wien stärker berücksichtigt werden. Offensichtlich fehlen den AutorInnen solcher Artikel grundlegende Daten: Alleine im Abschnitt der U6 zwischen Nussdorf und Westbahnhof sind täglich mindestens 76.000 Fahrgäste unterwegs. Jede Stunde nur eine einzige U-Bahn-Garnitur auf den Pkw verlagert, würde stündlich über 650 Pkws mehr am Gürtel bedeuten. Auch elektrisch betrieben ein schlechter Tausch. Die in den Artikeln wiederkehrende Botschaft „die Österreicher brauchen das Auto, um mobil zu sein“ klingt da heute schon so absurd wie „Kernkraftwerke bringen Österreich Wirtschaftlichkeit und Unabhängigkeit“ im kürzlich wieder aufgetauchten, über 30 Jahre alten Werbevideo aus Zwentendorf.

**Mag. Thomas Hader** ist Arbeits- und Wirtschaftspsychologe und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



### USA:

Erstmals seit vier Jahrzehnten hat der Kongress das US-Chemikalienrecht (TSCA – Toxic Substances Control Act) novelliert: Einstimmig wurde ein Gesetz angenommen, das u.a. der US-Umwelt-schutzbehörde EPA das Recht gibt, die Prüfung der Risiken anzuordnen, die von Chemikalien ausgehen und gegebenenfalls auch Beschränkungen zu beschließen. Ausdrücklich sind dabei die Kosten nicht mehr zu berücksichtigen. Damit die EPA diesen neuen Aufgaben nachkommen kann, wurde auch das entsprechende Budget bewilligt.

### Südkorea:

In der Elektronikindustrie, insbesondere in der Halbleiterindustrie, ist die Belastung mit krebserzeugenden Chemikalien am Arbeitsplatz sehr hoch. Seit Jahren setzt sich die Organisation SHARPS (Supporters for the Health And Rights of People in the Semiconductor Industry) für sicherere Arbeitsplätze und bessere Arbeitsbedingungen in diesem Sektor ein. Sie hat nun einen wichtigen Erfolg errungen: Anfang Juni 2016 hat die zuständige staatliche Stelle (Korea

Workers Compensation & Welfare Service) maligne Lymphome als Berufs-krankheit anerkannt. Diese Krebserkrankung ist vor allem auf die Verwendung bestimmter Lösungsmittel zurückzuführen. Auch wenn die vielen dutzenden Betroffenen – zum Großteil junge Arbeiterinnen – mittlerweile verstorben sind, bringt die Entscheidung deren Hinterbliebenen zumindest Anerkennung und eine gewisse finanzielle Kompensation. Auf internationaler Ebene setzt sich die Aktion [goodelectronics.org](http://goodelectronics.org) für bessere Arbeitsbedingungen in der Elektronikindustrie ein.

### EU-Kommission:

Bereits im Dezember 2013 hätte die Kommission Kriterien veröffentlichen sollen, nach denen ein chemischer Stoff als endokrin schädlich (hormonell wirksam) gelten soll. Bereits vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) wegen Säumigkeit verurteilt und vom Parlament gemahnt, hat die EU-Kommission mit zweieinhalb Jahren Verspätung am 15. Juni 2016 eine entsprechende Mitteilung (COM(2016) 350) publiziert. Die Kriterien sind eng und lehnen sich an die

Kriterien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) an. Die Chemieindustrie ist unzufrieden damit, da die Exposition gegenüber den Stoffen nicht berücksichtigt wird; Umwelt- und KonsumentInnenverbände kritisieren wiederum, dass nur wenige Stoffe erfasst würden.

### Europäische Union:

Rat, Parlament und Kommission haben sich auf einen Rechtsrahmen geeinigt, mit dem der Handel mit sogenannten Konfliktmineralien eingeschränkt werden soll. Dabei handelt es sich um Rohstoffe wie Zinn, Tantal, Wolfram oder Gold, die in vielen Alltagsprodukten, etwa in Bauteilen von Mobiltelefonen oder Autos, enthalten sind und die aus Gegenden stammen, wo die Gewinne aus ihrem Handel zur Finanzierung bewaffneter Konflikte verwendet werden. Der nun beschlossene Rahmen, der in einer Verordnung umgesetzt werden soll, orientiert sich an einer OECD-Leitlinie und soll vor allem die Unternehmen am Anfang der Lieferkette verpflichten, bei der Rohstoffbeschaffung entsprechend sorgfältig vorzugehen. **CS**

Fahrgäste, die bislang eine Zonengrenze zwar überschritten haben, aber nicht weit in die Zone eingefahren sind, wird es billiger. Für die BewohnerInnen der an Wien angrenzenden Gemeinden wird es sogar erheblich billiger, denn künftig kostet die Jahreskarte statt 780 nur mehr 605 Euro. Für den Großteil wird sich tariflich nichts ändern und für eine kleine Gruppe, die bisher die Überlappungsbereiche genutzt hat, wird es leider teurer. In der Kernzone Wien gibt es dann die Möglichkeit einer günstigen Alternative zur vollen Jahreskarte, mit der man ausschließlich Regionalzüge und Regionalbusse benutzen kann, aber nur in Kombination mit einer Außenzone. Die betroffenen Fahrgäste werden vom VOR informiert und aufgefordert, sich mit Hilfe des Tarifrechners auf der VOR-Homepage anzuschauen, ob es für sie billiger wird; sie können dann sofort auf das neue System umsteigen. Oder, falls es teurer werden sollte, bis zum Ablauf der Zeitkarte weiterhin zum alten Preis fahren. [www.vor.at](http://www.vor.at) **DU**

### KENNZEICHNUNG I

## Gentechnik in der EU

**Immer mehr EU-Staaten loben gentechnikfreie Lebensmittel auf freiwilliger Basis aus.**

Österreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Slowenien, Frankreich haben bereits ein auf nationalen Gesetzen basierendes freiwilliges System etabliert, bis Ende 2016 soll auch in Ungarn ein GVO-frei Kennzeichnungssystem umgesetzt werden. Für die GVO-freie Kennzeichnung gibt es EU-weit keine gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen einer internationalen Konferenz in Wien wurde daher ausgelotet, inwieweit eine Angleichung der bereits bestehenden Systeme möglich ist. KonsumentInnen er-





Mehr GVO-freie Lebensmittel auch in den USA

warten sich keine Unterschiede bei den Produkten und der grenzüberschreitende Handel könnte damit erleichtert werden. Mit der Unterzeichnung der „Vienna Declaration“ wird der „GMO-free Danube Standard“ von den beteiligten Organisationen als gemeinsamer anerkannt. **SI**

#### KENNZEICHNUNG II

### Gentechnik in den USA

Derzeit enthalten etwa 80 Prozent der in den USA hergestellten Lebensmittel Bestandteile aus GVO-Pflanzen.

Dabei handelt es sich v.a. um Mais, Sojabohnen und Zuckerrüben. Sofern sie nicht unter die zahlreichen Ausnahmen fallen, müssen solche Produkte mit 1. Juli 2016 im US-Bundesstaat Vermont verpflichtend mit „hergestellt mit Gentechnik“ oder „teilweise hergestellt mit Gentechnik“ in kleinen Buchstaben auf der Rückseite der Produkte gekennzeichnet werden, in allen anderen US-Bundestaaten jedoch nicht. Firmen, die die Kennzeichnung verweigern, haben täglich eine Strafe von 1.000 US-Dollar zu bezahlen, wenn sie bei Kontrollen erwischt werden. Einige der großen US-Unternehmen wie Campell Soups, General Mills, Mars, Kellogg's und ConAgrar wollen alle ihre in den USA verkauften

Produkte freiwillig kennzeichnen. Sie fordern zudem eine einheitliche Lösung für die USA. Die großen US-Lebensmittelfirmen hatten sich zur Verhinderung der verpflichtenden Kennzeichnung für eine freiwillige US-weite GVO-Kennzeichnung eingesetzt. Der US-Senat lehnte diesen Gesetzesvorschlag ab. **SI**

#### EISENBAHNLÄRM

### Betroffene haben Vorkehrungsanspruch

Eine eisenbahnrechtliche Genehmigung begründet „keinen Freibrief“ für den Gesetzgeber. **HO**

Lärmbetroffenen NachbarInnen im Genehmigungsverfahren die Parteistellung zu versagen und ihnen rechtens auch noch den zivilrechtlichen Abwehranspruch gemäß § 364a ABGB zu nehmen, ist nicht mehr erlaubt. Mit der Entscheidung 1 Ob 47/15s des OGH vom 28. Jänner 2016 (Beschwerde zum Ausbau der Innsbrucker Straßenbahn) ist klar festgehalten: Betroffene sind nicht bloß auf die Schutzvorkehrungen im Eisenbahngesetz verwiesen, sondern können vor den Zivilgerichten gegen überhöhte Lärm-Immissionen vorgehen, die festgelegte Grenzwerte überschreiten oder durch zumutbare Vorkehrungen hintangehalten oder verringert werden können. Eisenbahn-, Bundesstraßen- und Luftfahrtgesetz weisen aus der Sicht von lärm-betroffenen NachbarInnen zahlreiche Schutzlücken auf: sie können zwar den Betrieb solcher „gemeinwichtiger Anlagen“ nicht gänzlich untersagen, klar ist aber, dass diese Schutzlücken nun von den Zivilgerichten aufgegriffen werden können. **HO**

#### WASSERVERSCHMUTZUNG

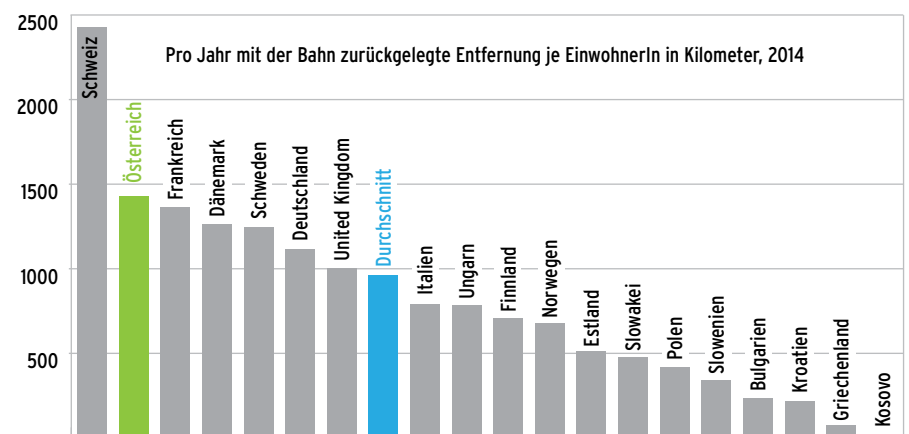
### Deutschland verklagt

Die EU-Kommission verklagt Deutschland wegen Wasserverschmutzung durch Nitrat vor dem EuGH.

Grund: Deutschland habe versäumt, strengere Maßnahmen gegen die Gewässerverunreinigung durch Nitrat zu ergreifen. Nitrat ist für das Wachstum von Pflanzen von großer Bedeutung und wird als Düngemittel eingesetzt. Überhöhte Mengen führen zu starken Wasserverunreinigungen – mit Folgen für KonsumentInnen, Wasserversorger und Umwelt. Die Kommission beobachtet anhand von vorliegenden Daten eine wachsende Nitratverunreinigung des Grundwassers und der Oberflächengewässer, einschließlich der Ostsee. Trotz dieser Entwicklungen hat Deutschland keine hinreichenden Zusatzmaßnahmen getroffen, um die Nitratverunreinigung wirksam zu bekämpfen und seine einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechend den für Nitrat geltenden EU-Vorschriften zu überarbeiten. Die Entfernung

#### WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

### Österreich: Bahnfahrland Nummer eins in der EU



Österreich ist beim Bahnfahren in der EU weiterhin auf Platz eins, 1.426 km werden pro Person im Jahr durchschnittlich zurückgelegt – Tendenz steigend; in Europa sind es im Schnitt 961 km. Österreich hat nach der Schweiz den bestausgebauten öffentlichen Nahverkehr und liegt mit 170 Bahnstationen je

einer Million EinwohnerInnen europaweit ebenfalls auf Platz zwei. Die EU-Kommission sagt, Effizienz und Kundennähe gäbe es nur durch Liberalisierung und Privatisierung. Österreich beweist: ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Nahverkehr durch den Staat für seine BürgerInnen ist machbar.

## Nachrichten



VOR 30 JAHREN

### Tourismus - alterna(t)iv

**Wirtschaft & Umwelt 2/1986: Ein Blick auf soziale und ökologische Folgen des Tourismus kritisiert auch alternative Reisen.**

„Die Zunahme der Fernreisen hat [...] oft fatale ökologische Folgen. Auch der Alternativtourismus ist keine neue Hoffnung. [...] Es ist Mode geworden, sich über den Massentourismus lustig zu machen. Die Kritiker rechnen sich dabei nie selbst zu den Umweltzerstörern. Sie glauben, anders zu reisen. Sie meinen, sie wären Edeltouristen [...]. Betrachtet man die Auswirkungen des alternativen Tourismus genauer, so stellt sich die Sache anders dar. Die Zeitschrift ‚Natur‘ spricht von dem folgenschweren Missverständnis, ‚dass man, um Reiseland und Leute zu schonen, nur großen Abstand von Pauschaltouristen halten müsse, am besten gleich von anderen Reisenden überhaupt‘. Im Wettrennen um die effektivste Distanzierung von der gewöhnlichen Reiseplebs, bereiten sie jedoch erst recht den Boden für die Feinverteilung des heutigen Weltproblems Tourismus.“

VOR 15 JAHREN

### Nachhaltige Verwirrung

**Wirtschaft & Umwelt 2/2001: Nachhaltige Entwicklung sorgt laut Thomas Ritt für begriffliche Irritationen.**

„Nachhaltige Entwicklung als Idee ist an sich ein großer Fortschritt. Sie verknüpft ökologische, ökonomische und soziale Entwicklungslinien, die jede für sich unvollständig wären. Erst durch diese gemeinsame, aufeinander abgestimmte Betrachtung werden Lösungen möglich, die wirklich langfristig halten. [...] Zunehmend entwickelt sich der Begriff der Nachhaltigkeit auch zum Unwort [...] „Nachhaltigkeit“ inflationär gebraucht. Was ist zum Beispiel mit „nachhaltiger Budgetsänierung“ gemeint? Etwa eine, die auf soziale, wirtschaftliche und ökologische Kriterien Bedacht nimmt? [...] Andere Beispiele von der „nachhaltigen Atomenergie“ über die „nachhaltige Zerrüttung“ bis zu „nachhaltigen Impulsen für die emsländische Wirtschaft“, lassen sich unschwer finden. Nachhaltigkeit – ein Begriff droht am inflationären, sinnentleerten Gebrauch zu scheitern – was nachhaltig schade wäre.“



Lärmschutz kommt nur langsam in Fahrt

von Nitrat aus Trinkwasser ist sehr kostspielig; sie wird vor allem durch Haushalte und Behörden finanziert. **SI**

DEUTSCHLAND

### Halbierung des Bahnlärms bis 2020

**Abschluss des vom deutschen Umweltbundesamt (UBA) geförderten Projektes „Plattform Leise Bahnen“.**

Deutsches Bundesverkehrsministerium (BMVI) und UBA bekräftigten Strategien zur Halbierung des Bahnlärms bis 2020 und forderten für die Zukunft Anstrengungen für eine weitere Minderung des Schienenlärms. An viel befahrenen Schienenstrecken sollen Messstationen eingerichtet werden, die den Lärm von rund 70 Prozent des Güterverkehrs erfassen. Ein Gesetz, das lauten Güterwagen ab 2020 die Fahrt auf dem deutschen Netz untersagt, komme noch 2016. „Deutschland wird mit diesem Gesetz in Europa eine Treiberrolle beim Thema leise Schiene spielen“, so BMVI-Staatssekretär Mi-

chael Odenwald. Das BMVI habe alle EU-Verkehrsminister aufgefordert, bei der deutschen Umrüststrategie mitzumachen: „Die EU-Kommission muss einsehen, dass Lärmschutz eine echte Gemeinschaftsaufgabe ist. Weil wir an die Zukunft der Eisenbahn glauben, machen wir das System jetzt zukunftsfest: Mehr Verkehr auf der Schiene heißt dann zugleich: Weniger Lärm“ [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de) **HO**

VORARLBERG

### Organisierte Unverantwortung

**Skandal um den Vorarlberger Entsorger Häusle.**

Die Vorfälle zeigen, wie das Verwaltungstrafgesetz und das Gewerbezulassungsrecht in Österreich leerlaufen: Wer als Entsorger tätig sein will, muss zuverlässig sein. Das wird an der Person des abfallrechtlichen Geschäftsführers geprüft. Kommt es zu Gesetzesverstößen, braucht dieser de facto nur ausgetauscht zu werden, und das Unternehmen behält seine

Zulassung. Im März 2016 wurde bekannt, dass Häusle vermutlich seit 2005 illegal Kunststoffabfälle und Problemstoffe am Firmengelände abgelagert hat; auf Lustenauer Riedwiesen sollen auch Kunststoffabfälle quasi als Dünger aufgebracht worden sein (orf.at). Die behördlichen Ermittlungen und die Aufarbeitung des Skandals dauern an. Mag sein, dass das Unternehmen kein Kandidat für einen endgültigen Entzug der Zulassung ist. Wo das angebracht wäre, sind den Behörden aber weitgehend die Hände gebunden. **HO**

#### BAUSTOFF-RECYCLING

### Reset bei Recycling-Baustoffverordnung?

Nach bloß fünfmonatiger Geltung der neuen Recycling-Baustoffverordnung (RBV) ist eine Novellierung geplant.

Das zuständige Umweltministerium hat mit Hinweis auf aufgetretene Vollzugsprobleme einen Entwurf zur Begutachtung versandt. Die AK hat den Entwurf in Hinblick auf das Vorgehen und die fehlenden fachlichen Begründungen abgelehnt. Zudem war nur eine kurze Frist zur Begutachtung vorgesehen. Konkret wurde der Entwurf ohne inhaltliche Erläuterungen versandt, was eine neue Qualität darstellt. Es hat auch keine Evaluation gegeben. Offenkundig reagiert der Entwurf auf den „Zuruf“ einiger Landtage, die Resolutionen gegen die RBV beschlossen haben. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Resolutionen ist nicht ersichtlich. Sicherlich kann es im Rahmen eines solchen neuen Verordnungsvorhabens zu unerwarteten Entwicklungen kommen, die Gegensteuern erfordern; die Begründungen dafür sollten aber offengelegt werden, so die AK. **HO**

#### INTERVIEW: ABGASSKANDAL

## PKW-ABGASSKANDAL IN EUROPA

**Acht Millionen Pkw-Käufer sind vom VW-Abgasskandal in Europa betroffen. Das Vertrauen von Konsumenten in Herstellerangaben ist nachhaltig erschüttert worden. Wir sprachen mit Monique Goyens vom BEUC.**

### War der VW-Abgasskandal nicht schon früher absehbar?

**Goyens:** Verbraucherorganisationen, Umweltverbände und Auto-Experten haben schon seit Jahren auf die Missstände der EU-Testverfahren für die Zulassung von Pkw hingewiesen. Sogar ein kommissionsinternes Wissenschaftszentrum hat auf die enormen Diskrepanzen zwischen den offiziellen Testwerten und den tatsächlichen Emissionen hingewiesen. Es war schon lange klar, dass die Angaben der Hersteller zu Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emission keine Aussagekraft haben. Was gefehlt hat, waren Beweise, dass Hersteller auch illegale Methoden nutzen, um ihre Emissionsangaben zu beschönigen.

### Was wollen Sie für geschädigte Käufer eines VW-Pkw erreichen?

Goyens: Verbraucher sind durch das Verhalten von VW zu Schaden gekommen. Die Besitzer der betroffenen Pkw haben aufgrund irreführender Versprechen einen hohen Kaufpreis für ein „umweltfreundliches“ Fahrzeug bezahlt und fahren nun ein Auto, das nicht den Angaben beim Kauf entspricht. Neben einem niedrigeren Wiederverkaufswert sehen sich Konsumenten möglicherweise auch mit einem höheren Spritverbrauch konfrontiert. Es gibt auch einen moralischen Schaden und eine Beeinträchtigung der Gesundheit von Fahrer und Umwelt. Aus diesen Gründen müssen die Besitzer entschädigt werden, und zwar unabhängig von den angekündigten Maßnahmen von VW. Volkswagen behauptet zwar, dass durch die geplanten Reparaturen alle Probleme behoben werden und deswegen kein Schaden entsteht. Aber seit der Aufdeckung des Skandals ist mehr als ein halbes Jahr vergangen und es wurde erst ein Bruchteil der illegalen Abschaltvorrichtungen entfernt. Außerdem müssen Käufer sich auf die Versprechen

von VW und der deutschen Pkw-Behörde verlassen können, dass die Reparaturen nicht zu einem höheren Spritverbrauch und einer niedrigeren Motorleistung führen. Unabhängige Kontrollen gibt es nicht.

### Gibt es schon erste Erfolge?

**Goyens:** Seit Bekanntwerden des Skandals haben wir das Gespräch mit VW gesucht. Aber beim Thema Entschädigung mauert das Unternehmen – obwohl es danach aussieht, dass amerikanische Verbraucher bis zu 5.000 Dollar bezahlt bekommen und VW sich zusätzlich bereit erklärt hat, betroffene Autos zu reparieren oder zurückzukaufen. Weil VW in Europa weiter darauf hofft, das Problem aussitzen zu können, haben mehrere unserer Mitgliederverbände Sammelklagen gegen VW angekündigt oder bereits eingereicht. Dadurch erhöhen wir und unsere Mitglieder den Druck auf VW, das Thema Entschädigung endlich auch für alle europäische Verbraucher anzugehen. Auf politischer Ebene arbeiten wir mit der EU-Kommission zusammen. Die Industriekommissarin hat schon vor Monaten erklärt, dass eine Entschädigung angemessen ist.

### Was muss getan werden, damit sich so etwas nicht wiederholt?

**Goyens:** An erster Stelle müssen endlich strengere Zulassungsverfahren eingeführt werden. Hierzu liegt den EU-Mitgliedstaaten und dem EU-Parlament seit Jänner ein Vorschlag vor. Unter anderem sollen Stichproben genommen werden, um die Aussagekraft der Tests zu überprüfen. Außerdem – und das wäre eine Neuerung in der EU – sollen die Abgastests unter realen Fahrbedingungen auf der Straße durchgeführt werden. Nur so ließe sich kontrollieren, ob der CO<sub>2</sub>- oder Schadstoff-Ausstoß auch tatsächlich die gesetzlichen Höchstgrenzen nicht überschreitet.



\***Monique Goyens** ist Generaldirektorin von BEUC, die als Dachorganisation auf EU-Ebene Verbraucherinteressen vertritt. [www.beuc.eu](http://www.beuc.eu)