

Nachrichten

GIFTBELASTUNG

EBI StopGlyphosat

Immer noch keine Einigung bei Glyphosat-Frage.

Im Frühjahr 2016 wurde die Entscheidung der EU-Kommission für eine weitere Zulassung des Pestizids Glyphosat verschoben, da sich die Mitgliedsstaaten in dieser Frage nicht einigen konnten. Umweltorganisationen plädieren für das Verbot einer Zulassung von Glyphosat, weil die Internationale Behörde für Krebsforschung (IARC) Glyphosat als krebserregend einstuft. Sie starteten am 8. Februar 2017 die Europäische BürgerInneninitiative „Stop-Glyphosat“. Sie fordern die EU Kommission auf, den Wirkstoff Glyphosat in der EU zu verbieten, das Zulassungssystem für Pestizide zu reformieren und EU-weit verbindliche Reduktionsziele in der Verwendung chemischer Pestizide. Ein verringerter Einsatz von Pestiziden in der Landwirtschaft, wäre sicher sinnvoll für die Umwelt. Ob

ein Verbot von Glyphosat den erwünschten Effekt bringt? Die EU-Chemikalienagentur Echa wurde seitens der EU-Kommission beauftragt Glyphosat auf seine Wirksamkeit zu überprüfen. Echa kommt nun zu der Einschätzung, dass Glyphosat bei sachgemäßer Anwendung nicht krebserregend ist. **SI**

SICHERER TELEFONIEREN

10 Handy-Tipps der AUVA

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt hat mit einer Studie Wirkmechanismen und Risiken des Handy-Telefonierens untersucht lassen.

Denn bisherigen Studien zeigen, dass jahrelanges mehrstündiges Telefonieren Auswirkungen auf den Körper haben kann.

Die AUVA-Studie zeigt keine direkte Gesundheitsgefährdung, gibt aber Anlass zur Empfehlung, die eigene Exposition zu minimieren. „Denn der Großteil der vom Handy abge-



Handy-Strahlung ist nicht gesund.

strahlten Energie landet im eigenen Kopf“, so ein AUVA-Experte und rät zu Vorsorgemaßnahmen: „Generell empfehlen wir, Telefonate mit dem Handy möglichst kurz zu halten und den Abstand zur Schläfe möglichst zu vergrößern“. Kinder sind aufgrund ihrer Anatomie der Strahlung wesentlich stärker ausgesetzt als Erwachsene. Spielen Kinder mit dem Smartphone, sollte es besser im Flugmodus betrieben werden. Daher z.B. Headset benutzen; längere Gespräche am Festnetz führen; nur bei gutem Empfang telefonieren, also nicht z.B. im Keller; beim Kauf auf den SAR-Wert achten. Alle 10 Tipps unter www.auva.at/emf **HO**

LANDWIRTSCHAFT

Umweltkontrollbericht Österreich

Heimischer Boden wird seit Jahren überdüngt.

Das Umweltbundesamt (UBA) liefert mit seinem elften Umweltkontrollbericht Analysen zur aktuellen Umweltsituation Österreichs und zeigt Hand-

lungsbedarf auf. Das UBA sieht positive Entwicklungen bei der Wasserqualität von Fließgewässern, beim Rückgang der Treibhausgasemissionen, sinkender Schadstoffbelastungen, steigendem Anteil bei erneuerbaren Energieträgern und Ressourceneffizienz, hohe Recyclingquoten sowie dem Ansteigen der Umweltwirtschaft. Eines der dringendsten Umweltprobleme ist aus Sicht des UBA der Erhalt der Biodiversität. Um Gegenzusteuern braucht es Konzepte, die Ökosysteme wirksam schützen. Handlungsbedarf ist in der Landwirtschaft gegeben: Zu viel Dünger belastet das Grundwasser mit Nitrat in Niederösterreich und Burgenland. Bei Ammoniakemissionen ist dieser Sektor bereits bei seinen Höchstgrenzen angelangt. Im Mobilitätsbereich setzt das UBA auf Elektromobilität, Einführung von Tempolimits und Umweltzonen zum Teil um die Luftschadstoffe zu verringern. Die Emissionen von Stickstoffoxiden sind zu hoch und bei Ozon gibt es auch immer wieder Überschreitungen. **SI**

EU-REPORT

Umwelt in Österreich

Der erste EU-Umweltreport der EU-Kommission stellt Österreich in einigen Bereichen ein gutes Zeugnis aus. Die Wasserqualität ist sehr gut. Die Abfallwirtschaft zeichnet sich durch hohe Recyclingraten und wenige Mülldeponien aus. Zu den Bedrohungen für die Biodiversität zählen u.a. die Intensivierung der Landwirtschaft und die Bodenversiegelung. Nachholbedarf gibt es bei der Ausweisung des Schutzes von Natura-2000-Gebieten und bei der Luftverschmutzung, Stichwort: Stickoxide in städtischen Bereichen. Als Best-practise-Beispiele werden die Plattform für umweltorientierte Beschaffung, bewährte Verfahren in Bereichen der Öko-Innovation und Kreislaufwirtschaft sowie Österreichs Strategie für grüne Infrastruktur, die in der Raumplanung natürliche Ökosysteme und Ökosystemleistungen berücksichtigt, genannt. Die EK plant alle zwei Jahre einen Bericht zu erstellen, will den Dialog mit den EU-Mitgliedsstaaten fördern und die EU-Umweltgesetzgebung verbessern. **SI**

NEUES GESETZ

Verbandsverantwortlichkeitsgesetz bestätigt

Unternehmer fürchten um Reputation.

Anwälte erwarten nun, dass die „Schonzeit für Unternehmen“ vorbei ist, nachdem der Verfassungsgerichtshof (VfGH) zwei Klagen gegen das Gesetz abgewiesen hat.

Das sogenannte Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) ist seit 1. 1. 2006 in Kraft und ermöglicht, dass auch Unternehmen von Strafgerichten verurteilt werden können. Im Dezember 2016 hat der VfGH die Verfassungsmäßigkeit des VbVG und damit auch die Verurteilung von Unternehmen für Straftaten ihrer Entscheidungsträger und Mitarbeiter bestätigt (G 497/2015, G 679/2015). Die Kritik am VbVG, dass es gegen den Schuldgrundsatz verstoße, ließ der VfGH nicht gelten. Ausdrücklich billigte er die Zurechnungskriterien des VbVG, die entweder eine Tatbegehung zugunsten des Unternehmens oder eine Verletzung von Pflichten des Unternehmens fordern. Mehr

als die Höchststrafe von 1,8 Mio. EUR fürchten Unternehmen den Reputationsverlust, wenn Ermittlungen bekannt werden. **HO**

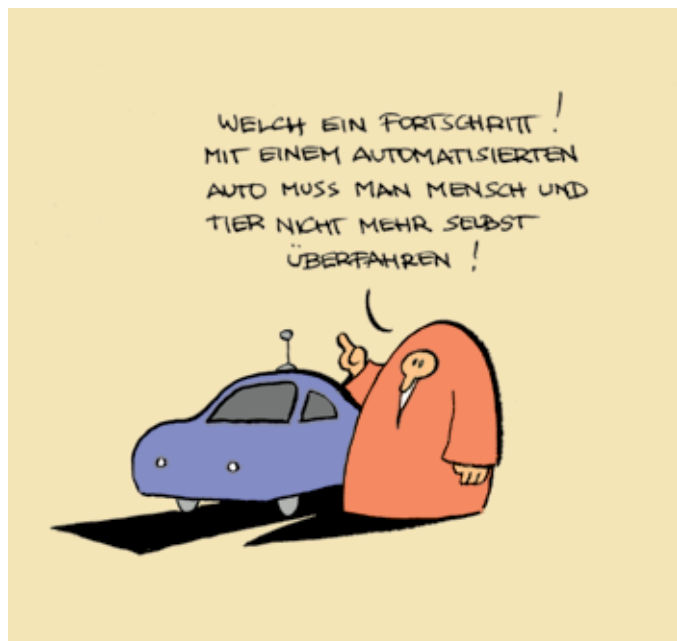
FREIHANDEL

CETA

Europäisches Parlament mehrheitlich doch für CETA.

Fluch oder Segen? Das Europäische Parlament hat dem CETA-Vertrag zugestimmt. Die Zustimmung war mit 408 Ja-Stimmen, 254 Nein-Stimmen und 33 Enthaltungen höher als erwartet. Jetzt kann das CETA Abkommen in den Angelegenheiten, die in EU-Kompetenz liegen, in Kraft treten. Für die Bereiche, wo die Kompetenz auf nationaler Ebene liegen, wie z.B. bei Investitionsschutzbestimmungen sind nun die nationalen Parlamente der EU-Mitgliedsstaaten am Zug. Sie haben zu entscheiden, ob das CETA-Abkommen in vollem Umfang in Kraft tritt oder nicht. Das österreichische Volksbegehren gegen CETA, TTIP und TiSA haben fast 563.000 Menschen unterzeichnet. Sie wollen erreichen, dass der österreichische

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Fahrerlose Begegnungszone

Die Autoindustrie verspricht uns allen einen enormen Zugewinn für die Sicherheit, wenn die fahrerlosen Autos flächendeckend eingesetzt werden. Jedes Hindernis wird vom Bordcomputer vorausschauend und rasch erkannt, durch ihn werden die Fahrzeuge auch rechtzeitig abgebremst. Unfälle aller Art gehören dann der Vergangenheit an.

Das ist gerade bei hohen Geschwindigkeiten – etwa auf Autobahnen – sehr erfreulich. Eine echte Revolution ist es aber in den Siedlungsgebieten. Derzeit ist die Rollenverteilung ebendort klar geregelt. Die Mächtigen hinter dem Pkw-Gaspedal haben dabei – umgeben von 1,5 Tonnen schützendem Blech – klare Kräftevorteile gegenüber FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Unachtsamkeit und das Betreten der Fahrbahn können für die Schwächeren zu schweren Folgen führen. Entsprechend vorsichtig und gefügig müssen sich diese gegenüber der absoluten Minderheit der AutofahrerInnen verhalten.

Werden nun die „Pkw-Hindernisse“ automatisch erkannt, ist auch anderen als dem Autoverkehr eine ungefährliche Beteiligung im gesamten Straßenraum möglich, denn es ist niemand mehr mit der Angst konfrontiert, von Autos verletzt werden zu können. Natürliches – per se von hoher Intensität und Sprunghaftigkeit geprägtes – Bewegungsverhalten von Erwachsenen und besonders von Kindern, wird so wieder ermöglicht. Sukzessive und gefahrlos kann öffentlicher Raum wieder allen gehören. Zu Ende gedacht ist die flächendeckende Einführung fahrerloser Autos somit gleichbedeutend mit der Emanzipation der FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Langfristig führt sie zu einer flächendeckenden Begegnungszone in Siedlungen. Durch die Weiterentwicklung der Fahrzeuge entsteht ein gesellschaftlicher Mehrwert hin zu menschen-, statt autogerechten Städten. Dass letztlich die innovativste Technik der Autobauer einmal für mehr Gerechtigkeit zu Lasten der Pkw sorgen wird, war von diesen vermutlich nicht ganz so geplant...

DI Gregor Lahounik ist Raumplaner und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.



Grünes Licht für Paks II:

Ungarn plant, neben dem AKW Paks – etwa 110 km südlich von Budapest – ein weiteres Kernkraftwerk mit zwei Blöcken zu errichten (Paks II). Die russische Regierung hat angeboten, die Finanzierung des Projekts zu übernehmen, das von Siemens gemeinsam mit der russischen Rosatom errichtet werden soll. Die EU-Kommission prüfte, ob das Projekt den Bedingungen für staatliche Beihilfen entspricht. In der Anfang März veröffentlichten Entscheidung kommt sie zu dem Schluss, dass die Behauptung der ungarische Regierung zwar nicht haltbar sei, dass keine staatlichen Beihilfen fließen. Dennoch seien die Beihilfen unter bestimmten Auflagen zulässig. So muss etwa mindestens 30 Prozent der erzeugten Elektrizität über die Strombörse verkauft werden.

Kommission will nicht mehr der Buhmann sein:

Zur Durchführung von Unionsrecht erlässt die Europäische Kommission sogenannte delegierte Rechtsakte. Rat und Parlament sind dabei nicht involviert, doch benötigt

die Kommission die Zustimmung eines Ausschusses der Mitgliedstaaten („Komitologie-Verfahren“). In letzter Zeit kamen die Mitgliedstaaten dort gerade bei einigen umstrittenen Themen – Zulassung gentechnisch veränderter Organismen oder Zulassung von Pflanzenschutzmitteln wie Glyphosat – zu keiner Einigung.

Damit verlagerten sie die politische Verantwortung für die Entscheidungen zur Kommission. Diese will nun die Abstimmungsregeln in den Mitgliedstaaten-Ausschüssen ändern: Enthaltungen sollen nicht mehr gezählt werden. Die Kommission will dadurch erwirken, dass die Mitgliedstaaten bei derartigen heiklen Themen die politische Verantwortung übernehmen.

Bekämpfung des Smogs in China:

Die chinesische Regierung hat kürzlich Pläne vorgestellt, dieses Jahr die Kapazität der Stahlproduktion um 50 Millionen Tonnen zu verringern (etwa 6 Prozent der chinesischen Gesamtproduktion) und die Förderung von Kohle um 150 Millionen Tonnen zu senken. Diese Maßnahmen dienen in erster Linie

der Verringerung der Luftverschmutzung, die besonders im Winter zu dramatischen Smog-Episoden führt. Sie sind auch Teil des 2016 beschlossenen 13. Fünfjahresplans, der damit einen Schwerpunkt des 12. Fünfjahresplans fortführte.

Drohende Budgetkürzungen bei der US-EPA:

Ein Bericht der Washington Post zufolge beabsichtigt die neue US-Regierung, das Budget der US-Umweltschutzbehörde EPA um etwa ein Viertel zu kürzen und etwa 3000 Beamte und Beamtinnen – das sind 19 Prozent der Belegschaft – zu kündigen. Nach den derzeit vorliegenden Plänen soll das Budget für Klimaschutz um fast 70 Prozent gekürzt werden, das Programm zur Verbesserung der Wasserqualität der Großen Seen um 97 Prozent und das Programm für Umweltgerechtigkeit um 79 Prozent. Auch die NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), die wichtigste staatliche Forschungseinrichtung in Klimafragen, muss mit Kürzungen ihres Budgets um 17 Prozent rechnen. **CS**

Nationalrat gegen das CETA-Abkommen stimmt. Sollte dies der Fall sein, wären jedenfalls die umstrittenen Investitionsschutzbestimmungen nicht anzuwenden. Auch der Bundespräsident oder eines der Parlamente der EU-Staaten könnten die volle Umsetzung noch verhindern. **SI**

LUFTQUALITÄT (1)

NO₂-Grenzwert

Kommission geht gegen Stickstoffdioxid-Überschreitungen vor.

Eine zu hohe Belastung durch Stickoxid (NO₂) macht krank und schädigt die Umwelt. Die EU-Kommission verweist auf 70.000 vorzeitige Todesfälle und die Verpflichtung vor allem lokaler und regionaler Behörden, schnellstmöglich Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu ergreifen. Im Februar 2017 wurden dazu weitere Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien und dem Vereinigten Königreich vor einem EUGH-Verfahren verwarnet. Gegen österreichische Bundesländer wird seit 2012 diesbezüglich untersucht. Insgesamt wird der NO₂-Grenzwert in 23 Mitgliedsstaaten nicht eingehalten.

Hauptverursacher für die NO₂-Belastung ist der Dieselmotor in Lkw und Pkw. Problematisch sind aber die realen Emissionswerte von modernen Diesel-Pkw, die de facto keinen Unterschied zu alten Fahrzeugen aufweisen. VertreterInnen von verantwortlichen Gebietskörperschaften werden deshalb nicht müde, auf das Regulierungsversagen anderer Dienststellen in der Europäischen Kommission (Stichwort Pkw-Abgasnormen) hinzuweisen. Dementsprechend zwiespältig ist das Vorgehen der Kommission. **FG**



Eine rindergerechte Haltungsform schaut so aus.

TIERSCHUTZGESETZ

Viel Licht aber auch Schatten

Kastrationspflicht für Bauernkatzen nur noch eingeschränkt.

Ende März wurde eine Novelle des Tierschutzgesetzes im Parlament beschlossen. Während die Regierung ihren Entwurf lobte, gab es zuvor heftige Kritik aus Tierschutzkreisen. Auch die Arbeiterkammer hatte sich kritisch geäußert. Positiv ist, dass künftig auch der private Online-Tierhandel untersagt sein wird. Offen ist aber, wie groß die Schlupflöcher bleiben werden. Sehr kritische Themenbereiche waren die Anbindehaltung von Rindern, das Schnabelkupieren von Hühnern und Puten und die betäubungslose Ferkelkastration. Die Enthornung von Ziegen ist sogar wieder erlaubt. Kritisch wurde auch gesehen, dass die 2016 verordnete Katzenkastrationspflicht durch eine Aufweichung des Zuchtbegriffes für Bauernhofkatzen wieder rückgängig gemacht werden sollte. Mit der Chippflicht auch für diese Katzen wurde ein

Kompromiss erreicht. Vergeblich wurde vom Tierschutzrat ein Verbot des Aussetzens von Rebhühnern, Fasanen, Enten und Hasen für Jagdzwecke gefordert. **HO**

LUFTREINHALTUNG

Diesel ausgesperrt

Neue Diesel-Pkw-Fahrverbote in Vorbereitung.

Städte in Italien, Deutschland und Norwegen haben sie schon seit langem. Großstädte wie Paris und Madrid führen sie gerade ein: Umweltzonen mit Pkw-Fahrverboten. Beim Kampf in Europa gegen Feinstaub (PM 10) und Stickstoffdioxid (NO₂), sowie drohender Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EUGH) steht dabei der Diesel-Pkw im Fokus.

Besonders drastische Fahrverbote sind schon in Stuttgart in Planung. Dort sollen ab 2018 nur Fahrzeuge mit der Emissionsnorm Euro 6 (=Erstzulassung nach September 2014) in besonders belasteten Stadtteilen fahren dürfen.

Moderne Diesel-Pkw haben in der Tat Abgasvorrichtungen, die Feinstaub-Partikel aus dem Auspuff effektiv ausscheiden (Partikelfilter). Übersehen wird dabei, dass im realen Fahrverhalten bei Stickstoffdioxid dank fragwürdiger EU-Bestimmungen kaum ein Unterschied zwischen einer alten (Euro 5) und der neuen Diesel-Pkw-Abgasnorm Euro 6 besteht. **FG**

VERANTWORTUNG

Atommüllentsorgung neu

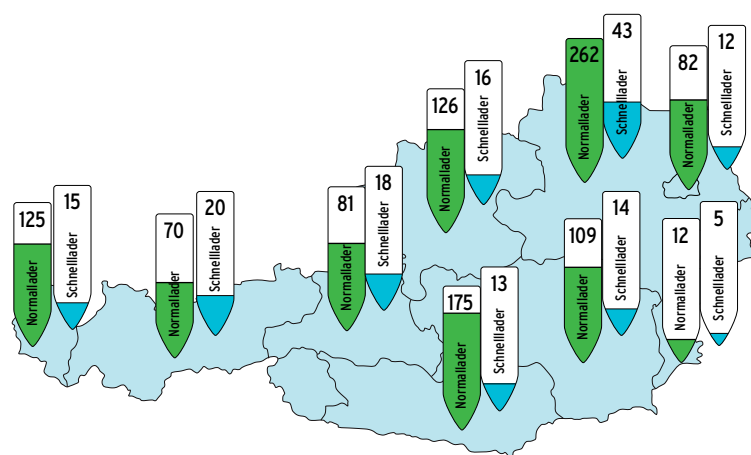
Im Jänner ist in Deutschland das Gesetz zur Neuordnung der Verantwortung in der kerntechnischen Entsorgung beschlossen worden.

Dabei übernimmt der Bund die Verantwortung für die Zwischen- und die Endlagerung des Atommülls. Im Gegenzug zahlen die Stromkonzerne RWE, Eon, Vattenfall und EnBW 23,5 Mrd. € in einen Fonds. Der von den Konzernen akzeptierte Betrag setzt sich aus den bisher für die Entsorgung gebildeten Rückstellungen und einem Risikozuschlag zusammen.

Die Zahlungen müssen bis 2022 bar an einen noch zu gründenden öffentlichen Fonds erfolgen. Damit entfällt die Haftung für die Entsorgung des Atommülls. Kritiker bemängeln u.a. den zu geringen Risikoaufschlag. Aufrecht bleibt die Verantwortung für den Rückbau der Kraftwerke. Im Vorfeld waren die Konzerne vor dem Bundes-

WIRTSCHAFT UND UMWELT GRAFIK-DIENST

Elektro-Ladestationen in Österreich



Dank Förderung wird es demnächst noch mehr Elektro-Fahrzeuge auf unseren Straßen geben. Aber wo kann man sein Fahrzeug schnell und sicher laden? Insgesamt gibt es 2.383 Schnell- und Normal-Ladepunkte und 1.198 Ladestationen. Normalladepunkte haben eine Ladeleistung von weniger als 22kW. In

dieser Aufzählung ist nur der Steckertyp „Typ2“ berücksichtigt. Schnellladepunkte sind solche mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW. Neben dem Steckersystem „Typ2“ sind auch die Systeme CCS (Combined Charging System), CHAdeMO und die Supercharger von Tesla berücksichtigt. **EML**

Nachrichten



VOR 30 JAHREN

Das Klima kippt

Wirtschaft und Umwelt 1/1987: Schon vor 30 Jahren war der Klimawandel bekannt.

„Der weltweit ansteigende Gehalt der Luft an Kohlendioxid, Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen wird zu dramatischen Klimaveränderungen führen. [...] Verursacht wird dieser Anstieg durch Verbrennung von Kohle, Erdöl und Erdgas, durch Waldrodungen und Bodenerosion und durch diverse industrielle und landwirtschaftliche Aktivitäten. [...] Um die drohende Klimakatastrophe zu vermeiden, muss bereits jetzt wirkungsvoll damit begonnen werden, die weitere Emission der genannten Spurengase drastisch einzuschränken. Wenn diese Einschränkungen aufgeschoben werden bis in vermutlich ein bis zwei Jahrzehnten deutliche Klimaveränderungen sichtbar werden, wird es aller Voraussicht nach bereits zu spät sein. Aufgerufen sind deshalb die Politiker, die künftige Energieversorgung im Zusammenhang mit der drohenden Klimakatastrophe zu beraten und die nötigen Entscheidungen bald zu treffen.“

VOR 15 JAHREN

Liberale Umwelt

Wirtschaft und Umwelt 1/2002: Liberale Politik fordert privatisierte Daseinsvorsorge.

„Bis vor wenigen Jahren wurden in den meisten Staaten Europas fast sämtliche Dienstleistungen der gesellschaftlichen Infrastruktur von öffentlichen Institutionen erbracht. Diese sogenannte Daseinsvorsorge bildet einen Kern des europäischen Sozialstaatsmodells. [...] Neoliberale Politik fordert die Privatisierung öffentlicher Infrastruktur auch dort, wo mangels alternativer Anbieter kein Wettbewerb entsteht: Dem öffentlichen „natürlichen“ Monopol folgt ein privates. [...] Im vergangenen Dezember wurde sogar vom Europäischen Parlament der sogenannte Werner-Langen-Bericht zur Daseinsvorsorge beschlossen. [...] Der Bericht [...] enthält] die Feststellung, dass beim Wasser eine „Marktöffnung positive Auswirkungen auf Grundwasser- und Umweltschutz“ habe und daher geprüft werden solle. Und der Abfallbereich wird überhaupt zur weiteren Liberalisierung empfohlen, nach dem Motto: Jeder Haushalt suche sich seinen eigenen Entsorger.“



Lkw-Emissionen minimieren.

verfassungsgericht mit ihren Entschädigungsforderungen wegen des Atomausstiegsbeschlusses 2011 weitgehend gescheitert. Die Kosten aus der Fukushima-Katastrophe haben sich mittlerweile verdoppelt und werden sich auf 177 Mrd. € belaufen. **HO**

EURO 5 ODER 6

Sektorales Lkw-Fahrverbot

„Light-Variante“ endlich EU-konform.

Die Europäische Kommission hat im Februar 2017 das sektorale Lkw-Fahrverbot auf der Inntalautobahn (A 12) genehmigt. Das betrifft hauptsächlich nicht verderbliche Güter (Holz, Stein, Stahl, Abfälle, etc.) im Transitverkehr. Zeitlich, nach Lkw-Abgasnormen abgestufte Fahrverbote sollen für eine Verlagerung dieser Güter auf die Schiene und eine gesündere Luft entlang von Autobahnen sorgen.

Tirol hat damit im dritten Anlauf seit 2003 erfolgreich den fundamentalen EU-Grundsatz der Waren- und Dienstleistungsfreiheit zum Schutz der öffentlichen Gesundheit und

Umwelt relativiert. Freilich wurden zur Abwendung einer Klage beim Europäischen Gerichtshof weitreichende Zugeständnisse eingegangen. Durch Ausnahmen für Lkw mit relativ modernen Emissionsnormen (Euro 5 und 6) werden statt jährlichen Einsparungen von 200.000 Lkw-Fahrten nur knapp 10.000 erreicht. Pro Jahr finden aber 2 Mio. Lkw-Fahrten auf der Inntalautobahn statt. **FG**

PKW EMISSIONEN

Harte Strafen

EP für strengeres Vorgehen bei Abgasschwindel.

Der Binnenmarkt-Ausschuss (IMCO) im Europäischen Parlament hat sich für schärfere Kontrollen bei Abgasmessungen von Pkw ausgesprochen. In einer Abstimmung am 9. Februar 2017 wurde ein Verordnungsvorschlag der Kommission zu Typenprüfung und Marktüberwachung bestätigt. Dieser sieht im Wesentlichen erstmals Kontroll- und Strafmöglichkeiten für die Kommission bei Prüfinstituten und Kfz-Herstellern sowie eine verbindliche Marktüberwachung von in den Verkehr gebrachten,

Pkw vor. Auch sollen in den Mitgliedsstaaten die Behörden bei Typenprüfung und Prüftätigkeiten getrennt werden. Das EP steht damit im Konflikt mit den EU-Mitgliedsstaaten. Vor allem Deutschland, Italien und Spanien bekämpfen systematisch einen effektiven Durchgriff der Kommission bei nationalen Behörden. Ein Beschluss im Rat ist daher noch nicht in Sicht. **FG**

NEUES MODELL

Pkw-KFZ-Steuer in Deutschland

Ab 2018 realistischere CO₂-Messwerte als Basis.

Der Pkw-Normverbrauch muss auch realistischer bei der Besteuerung werden. Das sieht ein Gesetzesentwurf der deutschen Regierung vom 25. Jänner 2017 vor. Demnach sollen für alle Neufahrzeuge ab 1. September 2018 die neue EU-Prüfprozedur WLTC bei der offiziellen CO₂-Emission herangezogen werden. Neben Hubraum und Antriebsart (Diesel, Benzin, Alternativ) ist CO₂ die dritte Komponente für die Kfz-Besteuerung. Je nach Zulassungsdatum eines Pkw gibt es eine Freigrenze für den CO₂-Wert, der in Gramm pro Kilometer angegeben wird. Jedes weitere Gramm über der steuerfreien Grenze kostet zwei Euro. Alle ab 1. 1. 2014 erstzugelassenen Pkw haben zum Beispiel eine Freigrenze von 95 gr CO₂ pro Kilometer. Ein VW Golf VII TSI Blue Motion mit einem offiziellen CO₂-Wert von 99 gr CO₂/km zahlt demnach einen CO₂-Aufschlag von 8 €.

Laut ersten Schätzungen soll der ausgewiesene CO₂-Ausstoß durch WLTC zwischen 5 und 20 Prozent ansteigen. Befürchtet wird, dass der Anstieg bei leistungsstarken Pkw weniger stark ist als bei kleinen Pkw. **FG**

INTERVIEW MIT WU-WIEN PROFESSORIN VERENA MADNER

DRITTE PISTE UND KLIMASCHUTZ

Das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) hat am 2. 2. 2017 den Antrag der Flughafen Wien AG (VIE) auf Genehmigung einer dritten Piste mit Erkenntnis abgewiesen und dies mit dem öffentlichen Interesse am Klimaschutz begründet. VIE hatte sechs Wochen Zeit, eine außerordentliche Revision zu erheben.

Was ist – kurz gefasst – die Begründung der Entscheidung?

Das BVwG ist der Ansicht, dass die NÖ Landesregierung bei der Genehmigung der dritten Piste die Genehmigungskriterien des Luftfahrtgesetzes (LFG) nicht richtig angewendet hat, weil Klimaschutzeffekte in der Interessenabwägung nicht berücksichtigt wurden. Das BVwG kam bei seiner Prüfung zum Schluss, dass die Verkehrsinfrastruktur, die Flugsicherheit und Arbeitsmarkteffekte für die dritte Piste sprechen. Es stellte aber auch fest, dass der Klimawandel Folgen für die Gesundheit und die (Land-)Wirtschaft hat und die dritte Piste einen Anstieg der Treibhausgasemissionen (THG) bewirkt. Das Interesse, dass es in Österreich zu keinem weiteren Anstieg der THG-Emissionen kommt und die Klimaschutzverpflichtungen eingehalten werden, wog für das BVwG schwerer als die Interessen, die für die dritte Piste sprechen. Das große Gewicht des Klimaschutzes, sieht das BVwG durch gesetzliche Klimaschutzbekenntnisse und Regierungsbeschlüsse belegt.

Sind Großprojekte jetzt nicht mehr genehmigungsfähig?

Nein, diesen Schluss kann man nicht ziehen. Welche Rolle der Klimaschutz bei der Projektgenehmigung spielt, legt zunächst der Gesetzgeber fest. Verwaltung und Gerichte entscheiden in diesem Rahmen. Anders als im LFG gibt es für große Industrieanlagen in der GewO keine offene Interessenabwägung und in anderen Bereichen – z.B. bei Wasserkraftwerken – fördert das Ziel Klimaschutz die Projekte eher. Die Entscheidung, die das BVwG an Hand der konkreten Genehmigungskriterien vorgenommen hat, lässt sich daher nicht auf andere Projekte übertragen.

Kritiker fragen, wie es sein kann, dass Richter zu so einer tiefgreifenden Interessensabwägung befugt sind. Wie sehen Sie das?

Zunächst: Die Lizenz zum Entscheiden haben die Richter vom Verfassungs-gesetzgeber bekommen. Das BVwG ist das Ergebnis einer tiefgreifenden Reform des österreichischen Verwaltungssystems. Die Politik hat sich nach jahrzehntelangen Diskussionen darauf verständigt, Verwaltungsgerichte zu schaffen, die in der Sache selbst entscheiden dürfen und die, anders als der VwGH, Entscheidungen nicht nur kontrollieren und allenfalls zurück an die Behörden schicken können, sondern die selbst Entscheidungen reparieren und Interessen abwägen dürfen. Das führt unweigerlich zur Verlagerung von Entscheidungsspielräumen von der Verwaltung zu den Gerichten. Die Verfassung schützt zwar auch die Entscheidungsfreiheit der Behörden vor gerichtlicher Kontrolle. Das setzt aber voraus, dass die Behörden Ermessen im Sinne des Gesetzes ausgeübt haben. Wo genau hier bei Interessenabwägungen die Grenzen zwischen Verwaltung und Verwaltungsgerichten verläuft, wird auch das Verfahren zur dritten Piste weiter klären. Fest steht: Bis dahin können Politik und Verwaltung ihre Gestaltungsmacht durch sorgfältige Ermittlungen bewahren. Der Fall dritte Piste zeigt auch: Infrastrukturprojekte und Klimaschutz brauchen klare gesetzliche Vorgaben. Für Verkehrsinfrastrukturprojekte sollte eine verbindliche Verkehrsplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung diese grundsätzlichen Entscheidungen vorzeichnen. Diese Gestaltungsaufgabe kann nicht an Einzelverfahren delegiert werden.



*Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Verena Madner ist Professorin für Öffentliches Recht, Umweltrecht, Public und Urban Governance am Department für Sozioökonomie der Wirtschaftsuniversität Wien. Sie leitet an der WU das Forschungsinstitut für Urban Management and Governance und ist Mitglied des Kompetenzzentrums Nachhaltigkeit der WU. Sie war bis 2014 Vorsitzende des Unabhängigen Umweltsenats.