

PKW

Neuer Prüfzyklus für bessere Umwelt

Neue Abgas-Anforderungen für die PKW-Industrie sind seit 1. September 2017 in Kraft. Demnach müssen alle Pkw bei der Typenprüfung nach WLTC (Worldwide-harmonized Light vehicle Test Procedure) und RDE (Real Driving Emission) geprüft werden.

Dem WLTC liegen realistischere Annahmen (z.B. höhere Geschwindigkeiten) und weniger „Schlupflöcher“ (z.B. Gewicht) für die Hersteller im Prüflabor zu Grunde. Es ist zu erwarten, dass dadurch um 10 bis 15% mehr CO₂ ausgewiesen wird. Als Korrektiv werden bei RDE die Abgase eines Pkw erstmals auf der Straße kontrolliert. Hier dürfen auch bei widrigen Umständen (z.B. niedrige Außentemperatur) keine Obergrenzen überschritten werden. Relevant ist dies beim Grenzwert von 80 mg/km für Stickoxide (NO_x), der maximal um den Faktor 2,1 bzw. ab 2020 um 1,5 überschritten werden darf.

Erfreulich: Benziner mit Direkteinspritzung müssen jetzt endlich einen Feinstaub-Partikel-Filter aufweisen. Der „Benziner“

ist jetzt bei Feinstaub wirklich so „sauber“ wie der „schmutzige“ Diesel-Pkw, dem das schon seit 2011 vorgeschrieben wird. **FG**

MARKTMACHT EXTREM

EK äußert Bedenken zu Mega-Fusion Monsanto und Bayer

Die Europäische Kommission hat eine eingehende Prüfung eingeleitet, um die geplante Mega-Fusion der Agrar- und Chemiekonzerne Bayer und Monsanto zu prüfen. Die EK sorgt sich, dass dieser Zusammenschluss den Wettbewerb in Bereichen wie Pestizide, Saatgut und Gentechnik beeinträchtigen könnte. Monsanto und Bayer sind bereits jetzt marktführend in diesen Bereichen. Die weltweite Konzentration dieser Branchen wird damit weiter verstärkt. Die EK befürchtet höhere Preise, geringere Qualität, weniger Auswahl und Innovation in diesen bereits sehr konzentrierten Branchen. Das neue zukünftige Unternehmen würde über die größte Palette an Pestiziden und die größten Marktanteile bei Saatgut und Gentechnik verfügen. Da Bayer und Monsanto auch in die Sammlung von Daten

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



Kommentar

Lasst die Kinder zu mir kommen

So steht es in großen Lettern über dem Schultor meiner Kinder. Blickt man etwas tiefer, weiß man auch gleich, wie sie in die Schule kommen: mit dem Tretroller. An die 100 Roller säumen den Eingangsbereich. Für eine Schule mit rund 200 SchülerInnen ist das kein schlechter Schnitt. Die Umwelt- und Verkehrspolitik jubiliert, wenn Kinder selbstständig mit dem Roller, statt begleitet im elterlichen SUV, in die Schule kommen. Nebenbei ist diese Selbstständigkeit ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Kindes.

Viele der Kids werden aber nicht wissen, dass sie damit „mit einem Fuß im Kriminal“ sind. Entweder weil es ihnen ihre Eltern aus pädagogischen Gründen verschwiegen haben, oder weil es die Erziehungsberechtigten selbst nicht wissen. Es ist nämlich verboten, Kinder unter zwölf Jahren unbegleitet auf dem Gehsteig fahren zu lassen. Sie müssen von Erwachsenen eskortiert werden. Der Sinn dieser Regelung ist schwer erkennbar. Lediglich bei Unfällen könnte es Auslegungen zu Lasten der (zu jungen) Kinder geben. Wobei gerade die Bedenken gegenüber dem Kindeswohl oder dem Wohl anderer VerkehrsteilnehmerInnen ausgeräumt werden können; denn in Deutschland und in der Schweiz funktioniert die Rollernutzung durch junge Kinder völlig legal und problemlos. Ebenso funktioniert die Nutzung in Österreich, nur halt illegal. Eigentlich ein gelebter Fall von *lex dubia non obligat* – ein zweifelhaftes Gesetz bindet nicht.

Zu bereinigen wäre die Chose durch eine einfache Änderung in der StVO. Entsprechende Anträge wurden im Parlament eingereicht, nur werden sie seit Jahren vertagt statt umgesetzt. „Lasst die Kinder zu mir kommen und wehret es ihnen nicht“, geht das Bibelzitat übrigens weiter. Quasi als Aufruf an jene, die die Änderung im Sinne der Kinder verhindern, insbesondere an jene Partei für die es neben Traktoren, Gigalintern, schnittigen Pkw und der Himmelfahrt offensichtlich keinen Verkehr geben darf.

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