

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTS DIREKTION

Postanschrift 1014 Wien, Postfach 6

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

Fernschreibnummer 13 4145, Telefax (0 22 2) 531 10 3610

Parteienverkehr: Dienst 9 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr

Wien 1, Herrengasse 11 - 13

zu erreichen mit:

U3 (Haltestelle Herrengasse)

2A, 3A (Haltestelle Michaelerplatz)

An das

Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bemerkung GESETZENTWURF

Zl. 35 - GE/19

Datum: 7. JUNI 1994

Verteilt 10.6.94 K

LAD-VD-5764/44

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug
19 4444/8-I/8/94Bearbeiter
Dr. Grünner

(0 22 2) 531 10 2152

Durchwahl

p4

Datum

31. Mai 1994

Mag. Bohdal

Betreff:

Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschaadstoffe (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Forstgesetz 1975, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz, das Rohrleitungsgesetz, das Schieß- und Sprengmittelgesetz, das Bundesstraßengesetz 1971, die Straßenverkehrsordnung 1960, das Eisenbahngesetz 1957, das Schiffahrtsgesetz 1990 und das Luftfahrtgesetz geändert werden

Die NÖ Landesregierung beeindruckt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen durch Luftschaadstoffe (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Forstgesetz 1975, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz, das Rohrleitungsgesetz, das Schieß- und Sprengmittelgesetz, das Bundesstraßengesetz 1971, die Straßenverkehrsordnung 1960, das Eisenbahngesetz 1957, das Schiffahrtsgesetz 1990 und das Luftfahrtgesetz geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines

- Der gegenständliche Gesetzentwurf ist ein exemplarisches Beispiel für einzelne fugitive Verfassungsbestimmungen in einfachen Gesetzen. Man kann sogar sagen, daß an Umfang und Inhalt solcher Verfassungsbestimmungen mit diesem Entwurf ein neuer Höhepunkt erreicht worden ist. Dies steht in krassem Widerspruch zu den Bestrebungen des Bundes und der Länder, das

- 2 -

Verfassungsrecht koordinieren und vereinheitlichen zu wollen. Darüberhinaus muß wieder einmal befürchtet werden, daß diese verfassungsrechtlichen Bestimmungen die Kompetenz der Länder entscheidend einschränken. Dies gilt insbesondere für Bestimmungen, wie sie in den §§ 18 und 19 des Entwurfes enthalten sind. Wenn der Bund bei Ausübung seiner Kompetenz im Bereich des Immissionsschutzes lediglich an landesrechtliche Genehmigungen oder sonstige Regelungen anknüpft, bedarf es keiner verfassungsgesetzlichen Norm. Wenn aber durch diese Bestimmungen Landesrecht tatsächlich berührt wird, handelt es sich um einen Eingriff in die Kompetenz der Länder, der zu den Bemühungen um eine Bundesstaatsreform in krassem Widerspruch steht.

Der Entwurf hat darüberhinaus zahlreiche weitere Mängel, die einerseits die Kompetenzbestimmungen verletzen und andererseits dem Rechtsstaatlichkeitsgebot entgegenstehen.

Es ist bedenklich, daß der Gesetzesentwurf nur einen Regelungsrahmen darstellt, der durch eine Vielzahl von Verordnungsermächtigungen des Bundesministers für Umwelt, Jugend und Familie und des Landeshauptmannes aufzufüllen ist. Als Beispiele sind anzuführen: §§ 3, 4, 9, 10, 14 Abs. 2.

Dies führt zu einer großen Unübersichtlichkeit der zu regelnden Materie, die Nachvollziehbarkeit für den Rechtsunterworfenen wird erschwert. Außerdem wird eine fundierte Abschätzung der Kosten, die durch die Verwirklichung des Gesetzesentwurfes für das Land Niederösterreich entstehen würden, unmöglich.

Weiters dürfte § 15 (Maßnahmen für Kraftfahrzeuge) wohl als formalgesetzliche Delegation aufzufassen sein, da kaum erkennbar ist, unter welchen Umständen welche Verbote für die Verwendung von Kraftfahrzeugen angeordnet werden können. Wenn sogar die Parkraumbewirtschaftung als Maßnahme des Immissionschutzes angesehen wird, so erhebt sich die Frage, wo die

- 3 -

Grenzen des Regelungsbereiches dieses Gesetzentwurfes überhaupt liegen: Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nur schwer als Immissionsschutzmaßnahmen angesehen werden können. Die Beschränkung der Parkzeit kann zwar einerseits zur Zurückdrängung des Berufspendelverkehrs führen, andererseits aber auch zu einer Vermehrung des Autoverkehrs bedingt durch erhöhten Parkplatzwechsel.

2. Es ist zwar richtig, daß aufgrund vertraglicher Verpflichtungen aus dem EWR-Vertrag ein gewisser Handlungsbedarf besteht, die im Entwurf aufgezählten Richtlinien umsetzen. Die Inhalte der Richtlinien sollten aufgrund ihres Alters jedoch auf ihre Aktualität überprüft werden. Es ist nicht sinnvoll, großzügige Grenzwerte für Luftschaadstoffe festzuschreiben bzw. Grenzwerte für Schadstoffe, die ohnehin nicht mehr emittiert werden (siehe Richtlinie 82/884/EWG betreffend den Grenzwert für Bleigehalt in der Luft). Es besteht sonst wieder die Gefahr, weiteres "folgenloses" Umweltrecht zu produzieren.

Außerdem wird den sonstigen Richtlinien in Österreich durch die in den einzelnen Materiengesetzen enthaltenen Luftreinhaltebestimmungen bereits weitgehend entsprochen.

3. Dem Landeshauptmann werden durch die §§ 5, 7, 8, 9, 10, 18 zahlreiche Aufgaben übertragen. Es handelt sich dabei etwa um das Einrichten und Betreiben von Meßstellen, die Erstellung eines Monats- oder Jahresberichtes, die Durchführung einer Statuserhebung, die Erstellung eines Emissionskatasters, die Erlassung und Vollziehung eines Maßnahmenkataloges. Daraus läßt sich ableiten, daß für das Land beträchtliche finanzielle Mehrbelastungen entstehen werden.

In den Erläuterungen wird lediglich festgehalten, daß der Vollzug des Immissionsschutzgesetzes mit erheblichen Kosten verbunden sein wird und daß sich nach der Erlassung von Verordnungen aufgrund dieses Gesetzes, insbesondere durch die von

den Ländern durchzuführenden Immissionsmessungen, erhebliche Sach- und Personalkosten ergeben. Eine Schätzung der zu erwartenden Mehrbelastungen für die Länder wurde aber nicht durchgeführt. Die Aufnahme von Verhandlungen gemäß § 5 FAG wird daher für erforderlich erachtet.

Es ist nämlich insbesondere nicht absehbar, wieviele Meßstellen einzurichten sein werden, weil die Verordnung des Bundesministers gemäß § 4, die die Grundlage für die Einrichtung der Meßstellen bildet, fehlt. Gleiches gilt für die durch den Landeshauptmann zu erstellende Statuserhebung gemäß § 8, weil die die Grenzwerte festlegende Verordnung nach § 3 nicht vorliegt. Auch die Kosten für die Festlegung von Maßnahmekatalogen durch den Landeshauptmann (§ 10) und die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen durch die Behörde (§ 17) sind nicht abschätzbar, weil die Zahl der Anwendungsfälle nicht annähernd absehbar ist.

II. Zu einzelnen Bestimmungen

1. Zu § 2 Abs. 6 und § 7:

Das Adjektiv "signifikant" sollte nicht verwendet werden, da dieses Wort durch statistische Definitionen vorgeprägt ist.

2. Zu § 3 Abs. 1:

Es wäre erforderlich, daß auch Grenzwerte zum Schutz vor Belästigungen im Gesetz bzw. den zugehörigen Verordnungen berücksichtigt werden. Gerade der Bereich der Belästigungen gehört erfahrungsgemäß zu den sehr häufig geäußerten Umweltbeschwerden, deren Behandlung den Behörden derzeit Schwierigkeiten bereitet.

3. Zu § 4 Abs. 4:

Die Angabe einer Frist von 3 Jahren als Beurteilungszeitraum für den Weiterbestand von Meßstellen ist fachlich nicht zu begründen und aus meteorologischer Sicht falsch. Als sinn-

- 5 -

voller Zeitraum, der für das Auftreten der verschiedenartigsten Wettersituationen und damit auch Immissionssituationen als repräsentativ angesehen werden kann, wäre entsprechend der Vorgaben der Klimatologie die Dauer von 10 Jahren festzusetzen.

4. Zu § 8:

Gemäß § 8 Abs. 1 Z. 2 lit. b sollen erhöhte, in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende Immissionen keine Statuserhebung nach sich ziehen. Der Begriff "absehbare Zeit" muß aber erst entsprechend interpretiert werden. Auch bleibt offen, wie tatsächlich erhoben werden soll, ob ein Meßwert einmalig war oder nicht.

Prinzipiell sollte die Beschränkung im Abs. 1 weggelassen werden, da sie aus fachlicher Sicht nicht begründet werden kann und im Sinne des Umweltschutzes kontraproduktiv ist, da gerade die Vorerkundung jene belasteten Gebiete herausfiltern soll, die nicht von den stationären Meßnetzen erfaßt werden können.

Weiters müßte in diesem Paragraphen auch auf die durch Schadstoffimport hervorgerufenen Immissionen eingegangen werden. Gerade im Nordosten von Österreich spielt der nicht beeinflußbare Schadstoffimport bei manchen Schadstoffen eine sehr wichtige Rolle, wie mehrere bedeutende Immissionereignisse zeigen.

§ 8 Abs. 3 legt in Verbindung mit den Definitionen gemäß § 2 Abs. 1 fest, daß praktisch für jeden in die Luft emittierten Stoff (von biogenen Methanemissionen bis zum Dioxinausstoß einer Einzelofenfeuerung, die als "Müllverbrennung" mißbraucht wird) vom Landeshauptmann eine Istzustandserhebung = Statuserhebung durchzuführen wäre. Da es aber tausende Stoffe gibt, die aufgrund der Definition des § 2 Abs. 1 offensichtlich erfaßt werden sollen, ist allein der Aufwand an Meßgeräten

- 6 -

dafür unvorstellbar, geschweige denn der dazu notwendige Personalaufwand.

5. Zu § 9:

Der Emissionskataster sollte im Sinne der Verwaltungsökonomie für Ozongesetz und IG-L nur **einmal** erstellt werden. Da im Ozongesetz keine Kriterien enthalten sind, sollte möglichst mit den Inhalten des ÖNORM-Entwurfes zum Emissionskataster das Auslangen gefunden werden.

6. Zu § 14:

Die Fristen für die Umsetzung von Maßnahmen sind sehr lange bemessen. Speziell für die im § 14 Abs. 1 Z. 2 anzuordnenden Maßnahmen für Heizungsanlagen (Wartung, Brennstoffumstellung) ist eine maximale Sanierungsfrist von 18 Jahren möglich.

Sinnvoller wäre der von den Ländern eingeschlagene Weg einer Qualitätssicherung für Heizungsanlagen vor dem Inverkehrbringen.

Bei den Emissionsgrenzwerten der Verordnung nach § 14 Abs. 2 sollte auch Bedacht darauf genommen werden, nicht Grenzwerte für Prüfstandsbedingungen für den Normalbetrieb vorzusehen.

Die Verfassungsbestimmung des § 14 Abs. 2 stellt allerdings einen gravierenden Eingriff in die Länderkompetenz dar.

7. Zu § 17:

Der z.B. in Abs. 1 Z. 4 angeführte Immissionsbeitrag müßte ausdrücklich für Primärschadstoffe gelten. Sekundärschadstoffe wie etwa Ozon können nur in sehr ungeeigneter Form und nur mit geringem kausalen Zusammenhang von Verursachern primärer Schadstoffe abgeleitet werden.

- 7 -

8. Zu § 18:

Gemäß § 18 hätte die Baubehörde im Sanierungsgebiet im Einzelfall Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung vorzuschreiben und Sanierungsverfahren offenbar nach § 20 durchzuführen. Privatpersonen wären also gezwungen, der Gemeinde gegenüber Deklarationen abzugeben.

Darüberhinaus könnte es dazu kommen, daß für den privaten Heizungsbetreiber verschiedene Emissionsgrenzwerte einzuhalten wären, je nachdem, ob ein Sanierungsgebiet ausgewiesen ist oder nicht.

9. Zu § 20:

Die Genehmigungspflicht für Sanierungsprojekte lehnt sich an das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen - LRG-K an, wo erstmalig ein solches Behördenverfahren eingeführt wurde. Bereits anlässlich des Begutachtungsverfahrens zum LRG-K wurde eingewendet, daß es einen unnötigen Verwaltungsaufwand bedeutet, die Sanierung einer Anlage extra genehmigen zu müssen. Wie die Erfahrung mit diesem Gesetz gezeigt hat, haben sich diese Befürchtungen bestätigt: dem Mehraufwand für die Verwaltung und die sanierungswilligen Betreiber steht hier kein nennenswerter Nutzen für die Umwelt gegenüber.

10. Zu § 23:

In diesem Paragraphen wäre darauf hinzuweisen, daß die Emissionsbilanzen im wesentlichen auf den Emissionsbilanzen der Länder basieren sollten, um Datendiskrepanzen weitgehend zu vermeiden. Dadurch wäre auch ein Einsparungspotential gegeben.

11. Zu Artikel II (§ 77 Abs. 1a Z. 4):

Der letzte Satz der Z. 4 sollte entfallen, da auch für private Haushalte eine Abfallvermeidung sinnvoll ist.

12. Zu Art. III z. 2 (§ 6):

Nach den Worten "§ 11a Abs. 4" müßte die Bezeichnung "Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl.Nr. ..." eingefügt werden. Die jetzige Formulierung würde bedeuten, daß es sich um § 11a Abs. 4 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen handelt, der nicht existiert.

13. Zu Art. IV (§ 49 Abs. 4a):

Die vorgesehene Einfügung des Abs. 4a läßt zum Teil nicht erkennen, ob sich die Rechtsvorschrift an die Behörde oder an die Parteien richtet. Es wird daher vorgeschlagen, nicht zusätzlich, sondern anstelle des § 49 Abs. 5 folgenden neuen Absatz einzufügen:

"(5) Die Bewilligung darf erteilt werden, wenn Auflagen vorgeschrieben werden, die in Vollziehung der beiden Verordnungen gemäß den §§ 3 Abs. 1 und 10 des Immissionsschutzgesetzes-Luft eine Begrenzung der Immissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik sicherstellen."

Anschließend sollte der vorgesehene 2. Satz eingefügt werden.

14. Zu Art. XII**a) Zu § 48 Abs. 1 z. 2:**

Diese Bestimmung fand - ausgenommen die Einfügung "(Abs. 4a)" - bereits durch das BGBl.Nr. 452/1992, Art. XI, z. 14, mit gleichlautendem Wortlaut in die schifffahrtsrechtlichen Bestimmungen Eingang, sodaß die Erfordernisse der Luftreinhaltung bereits bisher in den schifffahrtsrechtlichen Bewilligungsverfahren betreffend Schiffahrtsanlagen und sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen zu berücksichtigen waren.

- 9 -

b) Zu § 48 Abs. 2:

Der Entwurf sieht vor, daß Vorschreibungen erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend Störfälle zu umfassen haben. Da Schiffahrtsanlagen bzw. sonstige Anlagen an Wasserstraßen (für letztere sind gemäß § 65 Abs. 3 Schiffahrtsgesetz 1990 u.a. auch die Bestimmungen des § 48 Abs. 1 leg.cit. anzuwenden) nur in einem betriebssicheren Zustand bewilligt werden und Störfälle daher von vornherein vielfach auszuschließen sind, ist es problematisch, für eventuell mögliche Störfälle, welcher Art auch immer, Vorschreibungen in die schiffahrtsrechtlichen Bewilligungsbescheide aufzunehmen. Unvorhergesehene bzw. unvorhersehbare Störfälle können nicht Gegenstand des schiffahrtsrechtlichen Bewilligungsverfahrens sein und würde außerdem die Vorschreibung von Maßnahmen für alle nur denkbaren Störfälle von den Amtssachverständigen einen Sachverstand verlangen, der bei weitem in andere Fachgebiete hineinreicht, da für die Vorschreibung derartiger Maßnahmen ein gänzliches Erkennen aller nur denkbaren Störfälle, ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen erforderlich ist.

Es wäre allenfalls zweckmäßig, in die Regelungen des § 47 Schiffahrtsgesetz 1990 (Antrag) eine Bestimmung aufzunehmen, derzufolge Anträge auf Erteilung der schiffahrtsrechtlichen Bewilligung zur Neuerrichtung, zur Wiederverwendung und zur wesentlichen Änderung von Schiffahrtsanlagen (und sonstigen Anlagen an Wasserstraßen) auch Angaben über die zur Störfallvermeidung und zur Begrenzung oder Beseitigung der Auswirkungen von Störfällen vorgesehenen Maßnahmen zu enthalten haben.

c) Zu § 59a:

Derzeit sind in Niederösterreich keine Schiffahrtsanlagen und sonstigen Anlagen an Wasserstraßen bekannt, von denen selbst derartige Luftschatstoffe ausgehen. Allerdings können zwar nicht von den Anlagen selbst, sehr wohl aber beim Umschlag von Gütern gewisse Staubentwicklungen eintreten (hiezu sind

- 10 -

für Niederösterreich vor allem der Betrieb der Donau Chemie AG, Werk Pischelsdorf, und der Baustoff- und Recycling Werke Gesellschaft m.b.H., Edelsplittwerk Loja, zu nennen).

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung

Dr. P r ö l l

Landeshauptmann

- 11 -

LAD-VD-5764/44

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
5. an das Büro des Bundesministers für Föderalismus und Verwaltungsreform

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Dr. P r ö l l
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit

der Ausfertigung

