



20/SN-389/ME

BUNDES-INGENIEURKAMMER

An das
Präsidium des
Nationalrates

Parlament
1017 Wien

A-1040 · WIEN 4 · KARLSGASSE 9
TEL. (0222) 505 58 07 SERIE
TELEFAX 505 32 11

GENERALSEKRETARIAT

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	35 -GE/19-94
Datum:	6. JUNI 1994
Verteilt	10.6.94 Ho

WIEN, 31.5.1994
G. Z. 228/94/hu

Mag. Zohdal

Betr.: Zl. 19 4444/8-I/8/94
Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L

Beigeschlossene Unterlage(n) übermittelt das
Generalsekretariat ohne gesonderten Brief

In der Beilage übermittelt die Bundes-Ingenieurkammer 25 Kopien
ihrer Stellungnahme zu obigem Gesetzesentwurf

☐ wie vereinbart

☐ mit Dank zurück

mit der Bitte um

☐ Kenntnisnahme

☐ Rücksprache

☐ Stellungnahme

☐ Verlautbarung

☐ Erledigung

☐ Teilnahme und Bericht

☐ weitere Veranlassung

☐

Termin:

Beilage(n)

w.o.e.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Maria Hunca

Maria Hunca
Generalsekretariat

**BUNDES-INGENIEURKAMMER**

A-1040 · WIEN 4 · KARLSGASSE 9
TEL. (0222) 505 58 07 SERIE
TELEFAX 505 32 11

An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend u. Familie

Radetzkystr. 2
1031 Wien

**KÖRPERSCHAFT
ÖFFENTLICHEN RECHTES**

WIEN,

31. Mai 1994

G. Z.

228/94/zö/je

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L), Ihre Zl. 19 4444/8-I/8/94

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Bundes-Ingenieurkammer erlaubt sich, zum vorliegenden Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

Grundsätzlich dürfen wir zu den in § 1 des Entwurfes genannten Zielsetzungen des IG-L anführen, daß "der nachhaltige Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestandes, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen, sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen" unmöglich durch die Vorschreibung von Schadstoffgrenzwerten für NO_x, SO₂, Ozon etc. zu erreichen ist.

Als Begründung dürfen wir anführen, daß all diese Luftschadstoffe in unterschiedlichen Konzentrationen und Kombinationen auftreten, und die Schadenszuordnung zu einzelnen Schadstoffen nur bei extrem hohen Konzentrationen (nur im Laborexperiment nachweisbar) möglich ist. Es verwundert auch, daß die Wechselbeziehungen zwischen Tier- und Pflanzenbestand der Lebensgemeinschaften und Lebensräume als Schutzgut genannt werden, die Wechselwirkungen von Schadstoffen aber in der Grenzwertfestlegung nicht berücksichtigt werden. Zur Lösung kann daher nur eine Zieländerung des Gesetzes führen.

Als Ziel sollte nicht der Schutz der Biosphäre und der Sachgüter genannt werden, sondern die kontinuierliche Verbesserung der Luftqualität. Dies würde auch den Titel des Gesetzes (IG-L) besser treffen. In diesem Fall könnten Immissionsrichtwerte für die einzelnen Schadstoffe und Richtwerte für Schadstoffkombinationen festgelegt werden, und diese in den Untersuchungsgebieten nach dem IG-L-Vorschlag durchgesetzt werden.

Als Ziel sollte nicht die Einhaltung der Richtwerte, sondern die kontinuierliche Absenkung dieser Richtwerte nach dem technischen Fortschritt festgelegt werden.

Die jeweils höchstbelasteten Untersuchungsgebiete der einzelnen Schadstoff- und Kombinationsgruppen sollten dann zum Sanierungsgebiet erklärt werden. Dieser "entwicklungsoptimierte" Vorschlag umgeht die wissenschaftlich unmöglich zu beantwortende Frage (siehe auch die bisherigen Expertisen des ÖAW), welche Schadstoffe in welchen Konzentrationen den Menschen und das Ökosystem gefährden. Wenn man das Ziel gem. § 1 doch beibehalten will, muß man logischerweise in den Untersuchungsgebieten auch eine komplette Biotopkartierung mit Schadensbewertung und ein Gesundheits- bzw. Sachgüterüberwachungssystem gesetzlich installieren, um die Gefährdung durch die Luftschadstoffe abschätzen zu können.

ad § 1 Z. 1 "unzumutbar belastenden Luftschadstoffen"

Der Begriff "unzumutbar" ist nach Ansicht der Bundes-Ingenieurkammer zu unbestimmt. Insbesondere geht aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht hervor, wie der Begriff "unzumutbar" für gas-, dampf- und partikelförmige Emissionen definiert wird.

ad § 2 Abs. 1

Nach Ansicht der Bundes-Ingenieurkammer wäre "Partikel, Gase oder Aerosole" zu ersetzen durch "gas-, dampf- und partikelförmige Emissionen".

ad § 2 Abs. 4 "Höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentrationen"

Da es verschiedene Methoden gibt, wirkungsbezogene Konzentrationen zu beurteilen, stellt sich die Frage, nach welchem Verfahren bzw. welchem Algorithmus eine höchstzulässige wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentration beurteilt werden soll. Weiters geht aus dieser Bestimmung nicht hervor, auf welche Stoffe außer NO₂ und SO₂, sich diese wirkungsbezogenen Konzentrationen tatsächlich noch beziehen.

Eine entsprechende Klärung wäre hier vom Gesetzgeber noch vorzunehmen.

ad § 4 Abs. 1 "Entwicklung der Immissionssituation (Trendabschätzung)"

Bei der zeitlichen Entwicklung der Immissionssituation können physikalisch-mathematische Simulationsmethoden angewendet werden. Eine "Trendabschätzung" ist ein statistischer Begriff und daher in diesem Absatz irreführend formuliert. Die Bundes-Ingenieurkammer nimmt an, daß es sich tatsächlich um eine Simulation handelt, wo Prognosen erstellt werden.

ad § 5

Nach Ansicht der Bundes-Ingenieurkammer müßte es grundsätzlich auch befugten Privaten möglich sein, Meßstellen einzurichten und zu betreiben, sofern die geforderte Nachvollziehbarkeit von Meßergebnissen gegeben ist. Auch die Berechnungsverfahren müssen kalibriert sein. Somit könnten private Meßstellenbetreiber, die diese Bedingung erfüllen, eine Meßstelle betreiben und einer behördlich zugelassenen Meßzentrale zur Verfügung stehen.

Weiters sollte geregelt werden, inwieweit private Meßstellenbetreiber anderer Standorte ebenfalls einbezogen werden könnten.

ad § 8 Abs. 2 Z.2

Die "Beschreibung der meteorologischen Situation" sollte durch "Beschreibung der mikrometeorologischen Situation" ersetzt werden.

ad § 11 Abs. 1 Z. 3

Es sind Maßnahmen nicht vorgeschrieben, wenn sie "unverhältnismäßig" sind: Was bedeutet in diesem Gesetzesentwurf die "Unverhältnismäßigkeit"?

ad § 15 - Maßnahmen für Kraftfahrzeuge

Der Begriff "Tempolimit" ist unseres Erachtens zu streichen, da ein gesicherter Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges und den Emissionen dieses Kraftfahrzeuges wissenschaftlich nicht bestätigt werden kann. Zu berücksichtigen wäre vielmehr die Drehzahl des Verkehrsmittels, dessen Belastung, gewählte Getriebeabstufung und Gang.

ad § 17 Abs. 1

Es sollten "strengere Emissionsgrenzwerte" durch "niedrigere Emissionsgrenzwerte" und "geringere Massenströme" durch "kleinere Massenströme" ersetzt werden.

ad § 17 Abs. 2

Der Begriff "Fernwärme" sollte näher definiert werden. Bei großzügiger Auslegung wäre allenfalls auch die Versorgung zweier Einfamilienhäuser mit "Fernwärme" von einer Heizzentrale in einem dieser Häuser betroffen.

Weiters sollte der Begriff "Leitungsgebunden" näher geklärt werden. Es stellt sich beispielsweise die Frage, ob darunter auch die Versorgung von Objekten mit Propangas bzw. Flüssiggas aus einem gemeinsamen Lagerbehälter fällt.

In allen Fällen erscheint die Limitierung von Emissionsgrenzwerten als behördliche Auflage wesentlich sinnvoller, womit auch alle Heizanlagen erfaßt wären.

Es ist auch zu bedenken, daß die Exekutierung der im Maßnahmenkatalog genannten Auflagen (Erklärung, Sanierungsprojekte etc.) nur zum verstärkten Abwandern von Betrieben in das benachbarte Ausland beitragen wird. Dabei handelt es sich sicherlich um eine Entwicklung, die insbesondere für die Grenzlandregionen schon heute ein Problem darstellt und die Immissionssituation nicht verbessern dürfte.

ad § 23

Wissenschaftlich ist es nicht exakt geklärt, welche Stoffe tatsächlich Vorläufer von Ozon sind und welche Prozesse als Kaskadenprozesse herangezogen werden müssen. Wer beurteilt diese Vorläuferstufe von Ozon nach welchen Kriterien? Dabei handelt es sich um sehr komplexe Verbindungen, die analytisch auch in der Routine nicht immer exakt feststellbar sind.

ad § 25

Die Bundes-Ingenieurkammer ersucht um Ergänzung dieser Bestimmung dahingehend, daß insbesondere Ziviltechniker einschlägigen Fachgebietes unter dem Begriff nichtamtliche Sachverständige im Sinne dieses Gesetzes zu subsumieren sind.

In den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf sind auch die Kosten des Vollzuges aufgelistet. Die Bundes-Ingenieurkammer vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, daß die Vollziehung dieses Gesetzes in weiten Bereichen - im Sinne einer Privatisierung von behördlichen Tätigkeiten - auf Private, z.B. Ziviltechniker einschlägigen Fachgebietes, ausgelagert werden könnte. Weiters dürfen wir dazu festhalten, daß dieser komplexe Aufgabenbereich von erfahrenen Ziviltechnikern sicherlich professioneller und kostengünstiger bewältigt werden kann, als von neu eingestellten "Jungbeamten".

Insbesondere für die Durchführung der nachstehend angeführten Tätigkeiten wie z.B. Erstellung von Meßkonzepten (§ 4), Betreiben von Meßstationen (§ 5), Statuserhebung der Untersuchungsgebiete (§ 8), Erstellung des Emissionskatasters (§ 9) und der Maßnahmenkataloge (§ 10), sowie der Emissionsbilanzen (§ 23) ist es daher nach Ansicht der Bundes-Ingenieurkammer nicht erforderlich, daß dies durch Behörden erfolgt. Vielmehr wären unseres Erachtens bereits bestehende Strukturen zu nutzen. Insbesondere sollten daher Ziviltechniker einschlägigen Fachgebietes für diese Tätigkeiten herangezogen werden. Gerade Ziviltechniker verfügen über ein außergewöhnlich hohes "technisches know-how", sowie auch über die notwendige Unabhängigkeit. Sie sind weiters aufgrund der ihnen vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten verliehenen Befugnis berechtigt, öffentliche Urkunden auszustellen.

Die Bundes-Ingenieurkammer schlägt daher vor, im gegenständlichen Gesetzesentwurf Bestimmungen aufzunehmen, gemäß denen Ziviltechniker die o.a. Tätigkeiten wahrnehmen können.

Die Bundes-Ingenieurkammer ersucht um Berücksichtigung ihrer Stellungnahme und verbleibt

mit freundlichen Grüßen


Dr. Peter ZÖLLNER
Generalsekretär

