

15/SN-41/ME

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1616-1 und 7/87

Wien, 14. August 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes
über Maßnahmen zur Abwehr von
Gefahren für das Leben und
die Gesundheit von Menschen
durch Luftverunreinigungen
(Smogalarmgesetz);
Stellungnahme

MINISTRIENRAT	
Zl.	47 - GE 9
Datum:	19. AUG. 1987
Vorsitz:	24. Aug. 1987 <i>Holl</i>

An das
Präsidium des Nationalrates

A. Hlawac

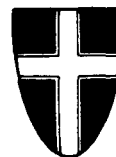
Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der
Beilage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem
im Betreff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilagen

Peischl

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG

MD-1616-1 und 7/87

Wien, 14. August 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes
über Maßnahmen zur Abwehr von
Gefahren für das Leben und
die Gesundheit von Menschen
durch Luftverunreinigungen
(Smogalarmgesetz);
Stellungnahme

zu Zl. I-31.035/58-3/87

An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie

Auf das Schreiben vom 22. Juli 1987 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Wien begrüßt den vorliegenden Entwurf eines Smogalarmgesetzes. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß der Wiener Landtag am 22. Mai 1987 den Beschluß gefaßt hat, im Sinne einer aktiven Umweltpolitik alle kompetenzmäßigen Möglichkeiten auszuschöpfen, um emissionsmindernde Maßnahmen zu setzen.

Einzelne Bestimmungen des Entwurfes geben Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

Zu § 1 Abs. 1:

Die zwingende Verpflichtung des Landeshauptmannes, für jene Gebiete, in denen erhöhte Immissionen zu erwarten sind, Smogalarmpläne zu erlassen, erscheint im Hinblick auf das Legalitätsprinzip möglicherweise nicht ausreichend bestimmt.

- 2 -

Vor allem unter Bedachtnahme auf die rechtliche und politische Verantwortlichkeit des Landeshauptmannes könnten Probleme entstehen, wenn Immissionen an anderen Orten auftreten, als erwartet.

Zu § 1 Abs. 2:

Die hier vorgesehene gegenseitige Abstimmung der Smogalarmpläne wirft Probleme im Hinblick auf Art. 142 Abs. 2 lit. d B-VG auf. Einerseits dürfte ein Landeshauptmann in den Fällen des § 1 Abs. 2 alleine keinen Smogalarmplan erlassen, andererseits stellt sich die Frage, ob bzw. welcher Landeshauptmann gemäß § 142 B-VG zur Verantwortung gezogen werden kann.

Zu § 1 Abs. 3:

Die Wendung "Anlagen mit erheblichem Immissionsbeitrag" erscheint im Hinblick auf das Legalitätsprinzip möglicherweise nicht ausreichend bestimmt.

Zu § 2 Abs. 2:

Es sollten jene Maßnahmen ergriffen werden, die im konkreten Fall eine möglichst rasche und effektive Schadstoffentlastung bewirken.

Zu § 6 Z 2:

Nach dieser Bestimmung hat der Landeshauptmann die Vorwarnstufe für ein Belastungsgebiet auszulösen, sobald nicht auszuschließen ist, daß insbesondere auf Grund der herrschenden Wetterlage und ihrer Entwicklung die im Sinne der Anlage 1 festgestellte Überschreitung zumindest 12 Stunden andauern wird. Dazu ist zu bemerken, daß ein Ausschluß des Anhaltens einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kaum je mit Sicherheit möglich sein wird. Besser wäre es daher, auf die Wahrscheinlichkeit abzustellen, daß eine solche Überschreitung 12 Stunden anhalten wird.

- 3 -

Zu § 7 Abs. 1 Z 2:

Es sollte sowohl auf Kraftfahrzeuge mit Katalysatoren als auch auf andere schadstoffarme Kraftfahrzeuge abgestellt werden.

Zu § 8 Z 2:

Nach dieser Bestimmung hat der Landeshauptmann unter Angabe der Smogalarmstufe für ein Belastungsgebiet Smogalarm auszulösen, sobald nicht auszuschließen ist, daß die festgestellte Überschreitung zumindest 12 Stunden andauern wird.

Die Ausführungen zu § 6 Z 2 bezüglich Wahrscheinlichkeit bzw. Ausschluß eines Anhaltens der festgestellten Überschreitung gelten sinngemäß.

Zu § 10 (3) Z 1:

In dieser Bestimmung werden Fahrzeuge aufgezählt, für die die Beschränkungen oder Verbote des Smogalarmplanes nicht gelten. Die gänzliche Ausnahme von Fahrzeugen des Lebensmittelhandels von den Verboten und Beschränkungen des Smogalarmplanes läßt befürchten, daß dadurch ein wesentlicher Teil des die Schadstoffbelastung verursachenden Verkehrs aufrecht bleibt. Es erscheint daher diesbezüglich eine Einschränkung der Ausnahmeregelung geboten. Dafür sollten Ausnahmen für Fahrzeuge des Straßendienstes (Schneeräumung) aufgenommen werden. Allerdings wäre es grundsätzlich notwendig, alle Kraftfahrzeuge schrittweise auf den letzten Stand der Technik (schadstoffarme Verbrennungsmotoren) zu bringen.

Zu § 10 (3) Z 3:

Gemäß § 10 (1) Z 1 hat der Smogalarmplan zeitlich, räumlich und sachlich begrenzte Beschränkungen oder Verbote des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vorzusehen. § 10 (3) Z 3 enthält Ausnahmen für den Eisenbahn-, Schiffs- oder Linienflugverkehr. Diese Ausnahmen sind überflüssig, da es sich bei Eisenbahnen, Schiffen und Flugzeugen nicht um Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 handelt.

Zu § 10 (4):

Im § 10 Abs. 1 Z 2 ist die Anordnung der Verwendung schadstoffarmer Brennstoffe sowie der Drosselung oder Stilllegung von Anlagen vorgesehen. Es fällt auf, daß im § 10 (4) bei den Ausnahmen einerseits Verwaltungsgebäude und Geschäftshäuser gleichwertig neben Krankenhäusern angeführt sind, andererseits aber kalorische Kraftwerke, die für die Sicherung der Stromversorgung und für den Betrieb umweltfreundlicher Heizanlagen notwendig sind, fehlen. Aus der Umschreibung der Ausnahmen für Anlagen zum Beheizen von Gebäuden geht nicht eindeutig hervor, ob davon nur Gebäudezentralheizungen oder auch Fernheizwerke erfaßt werden sollen.

Zu § 17:

Bezüglich dieser Bestimmung wird darauf hingewiesen, daß zwar - abweichend von den Grundsätzen des § 1 FAG 1985 betreffend die Kostentragung von Personal- und Sachaufwand im Bereich der mittelbaren Bundesverwaltung - nach der Kostentragungsregel des § 17 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes der Bund die Kosten der Errichtung und Anschaffung der Meßstellen trägt, daß aber die Kostentragung hinsichtlich des Bedienungspersonals (§ 17 Abs. 3 des Entwurfes) und des gesamten Betriebes und der Instandsetzung der Meßstellen (§ 17 Abs. 2 des Entwurfes) den Ländern als neue Belastung aufgebürdet wird. Es darf hiezu bemerkt werden, daß die Kostentragungsverpflichtung hinsichtlich Instandsetzung in fernerer Zukunft wegen der zu erwartenden Abnützung der Geräte immer bedeutsamer werden wird. Dies läßt befürchten, daß die Regelung, wonach die Instandsetzung zu Lasten der Länder, der Ersatz eines nicht mehr funktionsfähigen oder veralteten Gerätes aber zu Lasten des Bundes geht (Erläuterungen, allgemeiner Teil, zu § 17), Abgrenzungsprobleme bringen könnte.

Es wird daher vorgeschlagen, daß der Bund zur Vermeidung von späteren Unklarheiten und damit im Sinne einer sparsamen

- 5 -

öffentlichen Verwaltung auch die Kosten für die Instandsetzung übernimmt, zumal die Länder durch die Tragung von Personal- und Betriebskosten ohnedies eine neue, nicht unbedeutende Belastung verkraften müssen.

Zu Anlage 4 Z 1 lit b:

Eine effektive - im Sinne des Legalitätsprinzips liegende - Vollziehung dieses Gesetzes erscheint nicht gewährleistet, wenn lediglich normiert wird, daß eine bestimmte Verfügbarkeit der Meßwerte "anzustreben" ist.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor