



ÖAMTC  
Rechtsdienste  
Schubertring 1-3  
A-1010 Wien

21/SN-389/ME

An das  
Präsidium des Nationalrates  
c/o Parlament  
Dr. Karl Renner-Ring  
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 35	-GE/19-94
Datum:	8. JUNI 1994
Verteilt	10.6.94 / Hg

Datum: Wien, 31. Mai 1994  
Zeichen: SK 75/Mag.MH-gm  
Bearbeiter: Mag. Hoffer  
Telefon: 711 99-1281  
Telefax: 71199-1259


*Mag. Böhndel*

Entwurf eines Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen  
durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L);  
Stellungnahme des ÖAMTC;  
Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Sekt. I  
GZl. 19 4444/8-I/8/94

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher  
Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Hugo Hauptfleisch  
Hauptabteilungsleiter  
Rechtsdienste

Tel (0222) 711 99-0  
Fax 711 99-1259

**Juristische  
Kurzauskünfte:**  
Tel (0222) 711 99-8

Beilage: wie erwähnt

**Rechtshilfe  
rund um die Uhr:**  
In Notfällen  
auch nachts und  
an Wochenenden  
rufen Sie den  
Euro-Notruf:  
Tel (0222) 982 13 04



## **STELLUNGNAHME**

### **zum Entwurf eines Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L)**

Seitens des ÖAMTC besteht grundsätzlich kein Einwand, die Belange der Luftreinhaltung durch Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen mittels verwaltungsrechtlicher Schritte zu verbessern. Aus diesem Grund hat der ÖAMTC auch von einer Stellungnahme zum Entwurf des Immissionsschutzgesetzes 1992 Abstand genommen. Im vorliegenden Entwurf erscheint allerdings ein Aspekt mit den Zielsetzungen ökologisch orientierter Vorsorgepolitik nicht im Einklang zu stehen:

Unter § 15 (Maßnahmen für Kraftfahrzeuge) wird als neue Maßnahme, die seitens der Vollziehung zu setzen ist, die Parkraumbewirtschaftung erwähnt. Dieses Instrumentarium hält der ÖAMTC für denkbar ungeeignet, Immissionen zu kontrollieren oder zu verringern. Dies wird wie folgt begründet:

Aus den Erfahrungen, großflächige Gebiete zu gebührenpflichtigen Kurzparkzonen (zB 1. Bezirk, Wien) zu erklären, kann erkannt werden, daß der Verkehr in seiner Gesamtheit keineswegs reduziert sondern lediglich verlagert wird. Statt eines bisher bestehenden massiven Parkplatzsuchverkehrs wird durch die heute nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Dauerparkplätze dieser Parkplatzsuchverkehr verringert. Jener Verkehr, der ausschließlich zur kurzzeitigen Vornahme von Besorgungen in diesbezüglichen Bezirken oder Gebieten dient, nimmt wegen des teilweisen Überangebotes an Kurzparkzonen-Stellplätzen in seiner Intensität zweifellos zu. Der ÖAMTC sieht insbesondere in der Gleichbehandlung von umweltbelastenden Fahrzeugen und solchen mit geringen Schadstoffimmissionen eine "sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung". In diesem Zusammenhang wird auf die in den Erläuterungen zu § 15 aufgestellten Erfordernisse hingewiesen. Insbesondere scheint der Gesetzgeber selbst Zweifel an der Wirksamkeit der gesetzten Maßnahme für die Luftreinhaltung zu hegen, weil er im vorletzten Absatz auf die Notwendigkeit einer eingehenden Analyse über die Verwirklichung der zweckdienlichsten Lösung hinweist.

Desgleichen erscheint überschießend, die Behörde zur Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu ermächtigen, ohne hierfür nähere Determinanten vorzugeben, für welche Art und Straßen, welche Bebauungsstruktur, welche Fahrzeuge und welche Zeiträume diese erfolgen soll. Als Globalmaßnahme ist auch eine dauernde Geschwindigkeitsbeschränkung für jedes Fahrzeug überall auf Tempo 10 geeignet, die Belastungen einzuschränken.

Aus diesen Gründen sollten in die gemäß § 22 vorgesehenen Berichte auch detaillierte Ausführungen über die Auswirkungen eines lokalen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf großräumige Immissionsbelastungen einbezogen werden.

Der konkrete Ursachen-Wirkungs-Zusammenhang wird aber kaum nachweisbar sein.

Der ÖAMTC verlangt daher, den Begriff der Parkraumbewirtschaftung aus dem gegenständlichen Gesetzesentwurf zu entfernen und die Ermächtigung zur Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Rücksichtnahme auf die Interessen der betroffenen Verkehrsteilnehmer zu präzisieren.

Wien, am 31. Mai 1994  
RD-Mag. Hoffer-gm