

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Landesamtsdirektion
Abteilung Landesamtsdirektion/Verfassungsdienst
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An das
 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
 Umwelt und Wasserwirtschaft
 Stubenbastei 5
 1010 Wien

Beilagen

LAD1-VD-15764/047-2009
 Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005

In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
 der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
BMLFUW-UW.1.3.3/0086-V/4/2009	Dr. Klaus Heissenberger	12095		01. Dezember 2009

Betrifft
 Bundesgesetz, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert wird

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 01. Dezember 2009 beschlossen, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert wird, wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemein:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass Feinstaub ein landesgrenzenüberschreitendes Problem darstellt. Es ist daher notwendig, dass zur Lösung dieser Problematik ein verstärktes Zusammenarbeiten zwischen Ländern und Bund und der EU notwendig ist. Die grundsätzliche Intention des Entwurfes diese Problematik einer Lösung zuzuführen, wird unterstützt. Dennoch gibt der Entwurf Anlass zu folgenden Bemerkungen:

Grundlegendes Problem im Immissionsschutzgesetz-Luft ist, dass die Landeshauptleute zwar in mittelbarer Bundesverwaltung verpflichtet sind, Maßnahmen zur Reduktion der Belastung durch Luftschadstoffe zu erarbeiten und umzusetzen, diese aber aufgrund von gesetzlichen Ausnahmen oder überhaupt fehlender Kompetenzen nur schwer umgesetzt werden können.

Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 18 Uhr; St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 3 - Mistelbach
Zum Nahzonentarif erreichbar über ihre
Bezirkshauptmannschaft + Durchwahlklappe bzw. mit 109 die Vermittlung
 Telefax (02742) 9005/13610 - E-Mail post.lad1@noel.gv.at – Internet <http://www.noel.gv.at>
 DVR: 0059986

Noch bei der letzten Tagung der „Plattform Saubere Luft“ am 13. und 14. Oktober 2009 in Salzburg war völlig unklar, ob überhaupt bzw. wann und in welcher Weise ein Novellierungsprozess des IG-L durchgeführt werden soll. Die nun kurzfristig eingeleitete Begutachtung der Änderungen des IG-L war daher sehr überraschend.

Einige der langjährigen Forderungen der Länder sind in dem vorgelegten Entwurf berücksichtigt. Es muss jedoch festgehalten werden, dass weiterhin die Hauptlast der Umsetzung von Luftreinhaltemaßnahmen den Ländern überantwortet wird, ohne geeignete und wirksame gesetzliche Instrumentarien zur Verfügung zu stellen.

Die überraschend kurzfristige Aussendung des Begutachtungsentwurfes dürfte auch zu einigen redaktionellen Fehlern geführt haben. Das Vorblatt und die Erläuterungen stimmen in vielen Punkten mit dem Gesetzesentwurf nicht überein (zum Beispiel findet sich die im Vorblatt angesprochene Informationsverpflichtung gemäß § 20 Abs. 3a IG-L im vorliegenden Entwurf nicht).

Eine maßgebliche Forderung der Ländervertreter im bisherigen Diskussionsprozess zur Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) war, die Grenzwerte für die einzelnen Luftschadstoffe an die europäischen Vorgaben anzupassen. Das österreichische IG-L sieht von Anfang an vor allem bei den Parametern Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid NO₂ kurzzeitigere Beurteilungszeiträume und/oder geringere (oder keine) Toleranzmargen als die jeweilige EU-Richtlinie vor. Dadurch ergibt sich das Paradoxon, dass Österreich bereits um Fristerstreckung für die Einhaltung des seit 2005 verbindlichen EU- Kurzzeitgrenzwertes für PM10 (der bisher in vielen Regionen nicht eingehalten werden konnte), angesucht hat, nach der geltenden Rechtslage die innerstaatlich zulässige Zahl an Überschreitungstagen (bereits jetzt strenger als EU-Recht) aber noch weiter reduziert werden soll. Gleiches gilt für den europarechtlichen Lang- und Kurzzeitgrenzwert für NO₂, der ab 2010 einzuhalten ist. Auch hier wird bereits ein Fristerstreckungsansuchen vorbereitet, obwohl die innerstaatlichen Werte bereits jetzt strenger sind und ebenfalls noch verschärft werden.

Dadurch tritt eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der österreichischen Wirtschaft ein, weil die staatlichen Behörden an die strengeren internen Grenzwerte gebunden sind. Es entsteht durch – europarechtlich nicht gebotene – Verpflichtungen zur regelmäßigen Erstellung umfangreicher Fachstudien auch ein nicht mehr finanzierbarer Verwaltungsauf-

wand. Es sollte daher bei der Umsetzung von EU-rechtlichen Vorgaben dieser Umstand berücksichtigt werden.

II. Zu den finanzielle Auswirkungen:

Die vorgesehene Regelung der Einhaltung des Indikators für die durchschnittliche Exposition (AEI) und der Zielwerte bewirkt, dass bei den Ländern zusätzlicher Aufwand und damit zusätzliche Kosten anfallen.

Der größte Bedarf wird durch zusätzliche Messungen von PM 2.5 und Benz(a)pyren entstehen. Die Anschaffung von zwei weiteren PM2.5-Messgeräten und die Betreuung erfordern zusätzlichen Kostenaufwand. (Anschaffung: € 60.000,-Betrieb: € 1.000,-Arbeitszeit: 100 Stunden C-Techniker).

III. Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs:

1. Zu Z. 7 (§ 2 Abs. 8):

Dem Begriff des Sanierungsgebietes wird in der derzeitigen Konzeption des IG-L eine zentrale Aufgabe zugewiesen, die im praktischen Vollzug aber nicht erfüllt werden kann. Auch die nun vorliegende Definition bleibt weitgehend inhaltsleer und trägt zum eigentlichen Zweck, den räumlichen Geltungsbereich bzw. den zulässigen Regelungsbereich für Programme und Maßnahmen festzulegen, nichts bei.

Die nun vorgeschlagene Formulierung der Definition des Sanierungsgebietes dient nicht – wie in den Erläuterungen behauptet – der Präzisierung, sondern könnte im Gegenteil bei strenger Auslegung dazu führen, dass im Einzelfall kein Sanierungsgebiet ausgewiesen werden kann, weil keine Emittenten festgestellt werden konnten, die erhebliche Beiträge zur Grenzwertüberschreitung geleistet haben.

Es wird vorgeschlagen zu überlegen, den Begriff des Sanierungsgebietes ersatzlos zu streichen, da der zulässige Regelungsspielraum für Programme und Maßnahmen im § 9b ausreichend geregelt ist und in den Programmen und Maßnahmenverordnungen jedenfalls der örtliche Geltungsbereich der jeweiligen Sanierungsmaßnahmen festgelegt werden muss. Für die Festlegung eines Sanierungsgebietes besteht daher kein Bedarf und ist auch nach den europarechtlichen Vorgaben nicht erforderlich.

2. Zu Z. 8 (§ 2 Abs. 10):

Die Einschränkung der vom Anlagenbegriff ausgenommenen Fahrzeuge auf diejenigen, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen einer wiederkehrenden Kontrolle der Emissionsqualität unterliegen, wird grundsätzlich begrüßt.

Gegenüber der bisherigen Rechtslage sollen Eisenbahnen und Schiffe nunmehr vom Anlagenbegriff umfasst sein. Bei Schiffen (Donauschifffahrt) sowie bei Eisenbahnen bestehen völkerrechtliche Regelungen sowie ein starker internationaler Verkehr, sodass weder die Regelung noch der praktische Vollzug von Reduktionsmaßnahmen für Luftschadstoffe durch den jeweiligen Landeshauptmann möglich ist.

3. Zu § 2 Abs. 24:

Der Bezug des AEI 2015 auf Abs. 22 dürfte ein Redaktionsversehen sein; gemeint ist offensichtlich der Abs. 21 des § 2.

4. Zu Z. 14 (§ 8):

Die Verpflichtung, auch bereits bei Überschreitung eines Zielwertes eine Stuserhebung erstellen zu müssen, wird als überschießende Umsetzung europarechtlicher Vorgaben abgelehnt.

Die Verpflichtung in Bezug auf die Expositionskonzentration von PM_{2,5} ergibt sich rechnerisch aus dem Durchschnittswert der festgelegten Messstellen für den städtischen Hintergrund. Es sollte daher in diesem Zusammenhang eine bundesweite Betrachtung erfolgen. Es ist sachlich unbegründet, die Erstellung einer diesbezüglichen Stuserhebung jedem einzelnen Landeshauptmann, in dessen Bundesland sich eine diesbezügliche Messstelle befindet, aufzuerlegen. Diese Aufgabe sollte wie im § 7 Abs. 2 für die Ausweisung der Überschreitung dem BMLFUW unter der Mitwirkung der betroffenen Landeshauptleute, zugewiesen werden. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, in der notwendigen Novelle der Messkonzeptverordnung für den AEI als Untersuchungsgebiet im Sinne des § 2 Abs. 7 IG-L das Bundesgebiet festzulegen.

5. Zu Z. 15 (§ 9 Abs. 3):

Die Zugriffsmöglichkeit auf Daten über die Emission von Luftschadstoffen, die bei anderen Institutionen als Behörden vorhanden sind, wird grundsätzlich begrüßt. Diese Bestimmung müsste jedoch sinnvoller Weise so ergänzt werden, dass diese Institutionen auch zur kostenlosen Weitergabe dieser Daten an die Landeshauptleute verpflichtet werden.

6. Zu Z. 16 (§ 9a):

Die vorliegende Fassung enthält auch die Verpflichtung, im Programm das Sanierungsgebiet gemäß § 2 Abs. 8 festzulegen. Unabhängig von den oben dargestellten Ausführungen zur Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Festlegung eines Sanierungsgebietes stellt sich hier die Frage nach der rechtlichen Qualität eines Programms nach § 9a IG-L in Zusammenhang mit dem verfassungsrechtlich festgelegten Typenzwang des verwaltungsbehördlichen Handelns. Aus der Verpflichtung, gemeinsam mit dem Entwurf des Programms auch einen allfälligen Entwurf einer Verordnung nach § 10 zu veröffentlichen, kann abgeleitet werden, dass das Programm selbst offensichtlich keine Verordnung sein soll. Daher stellt sich die Frage, wie durch die Festlegung eines Sanierungsgebietes im Programm die angestrebte rechtliche Verbindlichkeit erreicht werden soll.

Als Lösungsvorschlag wäre zu überlegen, dass jedenfalls eine Verordnung nach § 10 erlassen werden muss, die unter Umständen nur die Festlegung des Sanierungsgebietes enthält.

Im Hinblick auf die aktuell diskutierte Entscheidung des EuGH (vgl. EuGH, C-237/07) zum individuellen Antragsrecht auf Erstellung eines Programmes und die auch in Österreich dazu in mehreren Bundesländern gestellten Anträge wäre zu prüfen, wie dieser bestehenden europarechtlichen Verpflichtung innerstaatlich Rechnung getragen werden kann. Die Verpflichtung, auch bereits bei Überschreitung eines Zielwertes ein Programm erstellen zu müssen, wird auch hier als überschießende Umsetzung europarechtlicher Vorgaben abgelehnt.

Für die Verpflichtung zur Programmerstellung im Bezug auf die Expositionskonzentration von PM_{2,5} (AEI) gilt das zu § 8 ausgeführte. Wie bei der Stuserhebung hat hier zwangsläufig eine bundesweite Betrachtung zu erfolgen.

Inhalt und Zweck des Satzes „Die Termine für die Einhaltung der Werte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG sind dabei heranzuziehen.“ im vorgeschlagenen Abs. 1 sind unklar. Eine Klarstellung sollte erfolgen.

Die praktische Vollzugserfahrung hat gezeigt, dass die Erstellung eines gemeinsamen übergreifenden Programms bei Grenzwertüberschreitungen in mehreren Bundesländern, vor allem aber die wortidante Verordnung von Maßnahmen gemäß § 10 innerhalb der einzelnen Länder große Schwierigkeiten bereitet. Es sollte daher überlegt werden, in Fällen des Abs. 5 und 5a die Federführung für die Erstellung der Programme (Maßnahmenverordnungen) dem BMLFUW in Abstimmung mit den Landeshauptleuten zu übertragen.

7. Zu Z. 19 (§ 10):

Zur Notwendigkeit, ein Sanierungsgebiet rechtlich verbindlich festzulegen, wird auf die Anmerkungen zu § 2 Abs. 8 und § 9a hingewiesen. Falls einer Streichung der für verzichtbar gehaltenen Definition des Sanierungsgebietes näher getreten werden kann, wäre die Formulierung im § 10 dahin gehend abzuändern, dass der örtliche Geltungsbereich der jeweiligen Maßnahme in der Verordnung festzulegen ist.

8. Zu Z. 21 (§ 13 Abs. 2):

Es fehlt eine Erläuterung zu Anlass und erhoffter Auswirkung des Wegfalls des letzten Satzes von § 13 Abs. 2. Eine Klarstellung sollte erfolgen.

9. Zu Z. 22 (§ 13 Abs. 2a):

Die in Aussicht gestellte rasche und laufende Anpassung von Verordnungen, die den Stand der Technik bei der Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen regeln, wird begrüßt.

Es sollte nicht nur in den Erläuterungen sondern auch im Gesetzestext ausdrücklich klar gestellt sein, dass Sanierungsmaßnahmen nach IG-L auch dann möglich sein sollen, wenn der Stand der Technik nicht in einer 10 Jahre alten Verordnung, sondern in einem länger als 10 Jahre zurück liegenden Gesetz geregelt ist.

10. Zu Z. 23 (§ 13 Abs. 3):

Diese bundesweite Regelungsmöglichkeit durch den BMLFUW entspricht einer langjährigen Länderforderung und wird daher begrüßt. Die Verbote von Maschinen, Geräten und sonstigen mobilen Einrichtungen in festgelegten Sanierungsgebieten müssten aus fachlichen Gründen nach den einzelnen relevanten Luftschadstoffen differenziert werden. Die in den Erläuterungen erwähnte Kennzeichnung zulässiger bzw. nicht zulässiger Maschinen und Geräte findet im vorgeschlagenen Gesetzestext keine Grundlage. Eine Klarstellung sollte erfolgen.

11. Zu Z. 25 (§ 14):

Zu Abs. 1:

Den Maßnahmen betreffend den KFZ-Verkehr kommt besonders im Hinblick auf die derzeitige Situation der NO₂-Belastung große Bedeutung zu. Es ist zu bedenken, dass diese Maßnahmen auch für aus dem Ausland einreisende KFZ-Lenker gelten sollen und daher entsprechend kundgemacht werden müssen. Diesem Aspekt kommt in Österreich als ausgewiesenem Tourismusland besondere Bedeutung zu, er ist aber auch unter dem Gesichtspunkt des steigenden Gütertransitverkehrs von besonderer Bedeutung. Daher sind klare, international kompatible und effektiv vollziehbare Maßnahmen notwendig.

Zu Abs. 2:

Die vorgesehene Reduktion der von Verkehrsmaßnahmen ausgenommenen Kraftfahrzeuge wird begrüßt. Zu § 14 Abs. 2 Z. 3 sollte zumindest in den Erläuterungen klar gestellt werden, was unter einer erforderlichen Haupttätigkeiten der Land- und Forstwirtschaft zu verstehen ist.

Die Einschränkung der Ausnahmegenehmigung gemäß Abs. 2 Z. 5 neu auf Benützer, die ein überwiegendes öffentliches Interesse nachweisen können, ist zu begrüßen.

Aus der praktischen Erfahrung kommt den individuellen Ausnahmegenehmigungen gemäß Abs. 2 Z. 5 keine große Bedeutung zu. Die bisherige Regelung der örtlichen Zuständigkeit hat sich jedoch jedenfalls nicht bewährt und zu negativen Kompetenzkonflikten geführt. Der im vorliegenden, unverändertem Gesetzestext zu Grunde gelegte Fall einer Aus-

nahmegenehmigung für eine Einzelfahrt mit einem laut Maßnahmenverordnung nicht mehr zulässigen Fahrzeug kommt in der Praxis nicht vor, sondern es werden jeweils Dauergenehmigungen auf die – nunmehr zwei Jahre betragende – Maximaldauer beantragt. Bei üblicherweise vorkommenden Fahrten in angrenzende Bundesländer mit wechselnden, im Vorhinein nicht bekannten Fahrtzielen, ist die Anknüpfung der örtlichen Zuständigkeit an die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet im Nachbarbundesland jedoch nicht tauglich. Es müsste daher – wie oben zu § 9a Abs. 5 und 5a bzw. § 10 gefordert – entweder diese Maßnahme von der gemeinsamen sachlich übergeordneten Behörde (BMLFUW) – verfügt oder im Gesetz ausdrücklich festgelegt werden, dass in diesem Fall die in einem Bundesland erteilte Ausnahmegenehmigung auch für die inhaltlich identen Maßnahmen in benachbarten Bundesländern gilt. Die Ausdehnung der Gültigkeit der Ausnahmegenehmigung auf zwei Jahre wird begrüßt.

Zu Abs. 3:

Im ersten Satz des Abs. 3 wird irrtümlich noch auf Abs. 2 Z. 8 anstatt nunmehr Z. 5 verwiesen. Eine Anpassung sollte erfolgen.

Zu Abs. 4:

Im Abs. 4 wird ebenfalls irrtümlich auf Abs. 2 Z. 8 anstelle richtig Z. 5 verwiesen. Eine Anpassung sollte erfolgen.

Zu Abs. 6:

Die Regelung, dass der „jeweilige Straßenerhalter für die Kundmachung zu sorgen hat“, sollte nochmals überdacht werden. Insbesondere sollte auch die Frage der Kosten mitberücksichtigt werden.

Die im Entwurf vorgesehene Kundmachung von Anordnungen im Landesgesetzblatt, die „flächenhaft beispielsweise für das gesamte oder Teile eines Ortsgebietes gelten“, wird in der vorliegenden Form abgelehnt. Anwendungen, die Teile von Ortsgebiete betreffen, eignen sich nicht für die Kundmachung im Landesgesetzblatt. Es sollten im Interesse der Rechtssicherheit vollzugstaugliche Kundmachungsvorschriften für Verkehrsmaßnahmen geschaffen werden. Vorstellbar wäre eine Kundmachung im Landesgesetzblatt nur dann, wenn das gesamte Gebiet des Bundeslandes von den Maßnahmen betroffen sein soll. Diese Möglichkeit ist auch mit der Kundmachung von Anordnungen im Bundesgesetzblatt vergleichbar. In dieser Regelung kommt zum Ausdruck, dass Anordnungen nur dann im

Bundesgesetzblatt kundgemacht werden können, wenn diese im gesamten Bundesgebiet gelten.

Die in den Erläuterungen als zusätzliche (nicht konstitutive) Bekanntmachung erwähnten Hinweisschilder werden für sinnvoll und gerade für ausländische und ortsfremde KFZ-Lenker als zweckmäßig und notwendig erachtet. Form und Gestaltung dieser Hinweisschilder sollten aber einheitlich geregelt werden.

Es sollte auch die Aufnahme der Kundmachungsmöglichkeit über elektronische Medien gemäß § 44 Abs. 5 StVO geregelt werden (z. B. im Hinblick auf allenfalls notwendige Kurzfristmaßnahmen bei der Überschreitung von Alarmschwellen (Anlage 4 zum IG-L)).

Die Frage der Kundmachung von Anordnungen stellt eine zentrale Frage dar und sollte nochmals im Sinne des Rechtsstaatlichkeitsprinzips überprüft werden.

12. Zu Z. 26 (§ 14a):

Die konkrete Formulierung dieser Bestimmung deckt sich mit den in den Erläuterungen angegebenen Zwecken nicht. Laut Gesetzestext sollen ausschließlich jene Kraftfahrzeuge entsprechend ihrer Euro-Abgasklasse gekennzeichnet werden, die von gesetzlichen Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 betroffen sind oder betroffen werden können. Dies ist im Hinblick auf die vielfachen Anknüpfungsmöglichkeiten an eine derartige Kennzeichnung nicht zweckmäßig. Im Hinblick auf die Verpflichtung gemäß § 14a Abs. 2, dass auch sämtliche Neufahrzeuge beim In-Verkehr-Bringen gekennzeichnet werden sollen, müsste diese Bestimmung nochmals überprüft werden.

§ 14a müsste daher neu durchdacht und entsprechend den tatsächlichen gesetzlichen Intentionen formuliert werden.

Eine Notwendigkeit, auf der Abgasklassen-Kennzeichnung auch eine Identifizierung des Fahrzeuges (wohl Fahrgestellnummer) anzubringen, wird nicht gesehen.

Die Formulierung im Abs. 3 lässt nur im Zusammenhang mit den Erläuterungen erkennen, dass damit die Ermächtigung bzw. Verpflichtung zur Erstellung einer Datenbank zur Zuordnung einzelner Fahrzeugtypen zu Euro-Klassen gemeint ist.

Hinsichtlich der Ausgestaltung und der Inhalte der Kennzeichnungsplaketten ist auf eine möglichst leichte Erkennbarkeit und Reduktion auf die unbedingt notwendigen Daten Bedacht zu nehmen, weil andernfalls eine Vollziehung damit in Zusammenhang stehender Verkehrsmaßnahmen im fließenden Verkehr und durch Automationsunterstützung nicht möglich ist.

13. Zu Z. 28 (§ 20):

Es sollte in der Wortfolge „... aufgrund von straßenbaulichen Maßnahmen und durch die Benützung der Straße ...“ das Verknüpfungswort „oder“ verwendet werden, weil die Emissionen in der Bauphase nicht zwangsläufig genau so relevant sein müssen wie bei Benützung der Straße.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die in ausführlichen Verhandlungen der Ländervertreter mit dem BMLFUW erarbeiteten Vorschläge zur dringend notwendigen Änderung des so nicht vollziehbaren § 20 Abs. 3 IG-L (bzw. in weiterer Folge § 77 Abs. 3 GewO 1994 und der Parallelbestimmungen in MinroG und EG-K) bei der vorliegenden Novellierung vollständig außer Acht gelassen wurden.

Es wird daher dringend ersucht, unter Berücksichtigung des ausführlich begründeten Ländervorschlags eine Novellierung des § 20 Abs. 3 des IG-L vorzusehen.

In der Systematik der umzusetzenden Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG soll die Sanierung von relevanten Schadstoffemittenten durch entsprechende Maßnahmen in den Programmen erfolgen. Dies ist in Österreich bisher durch die umfassenden Zugriffsbeschränkungen des § 13 Abs. 2, auch trotz der in der vorliegenden Novelle geringfügigen Aufweichungen, nicht möglich. Die Vorgangsweise, dies im Wege entsprechend restriktiver Anlagenehmigungen in belasteten Gebieten kompensieren zu können, wird neuerlich aufgezeigt. Neuanlagen oder genehmigungspflichtige Abänderungen erfüllen im Regelfall die geltenden Emissionsstandards und es ist sachlich nicht gerechtfertigt, derartige dringend notwendige Innovationen für die österreichische Wirtschaft deshalb zu verhindern, weil die für die überhöhte Vorbelastung verantwortlichen Altanlagen aus rechtlichen Gründen nicht saniert werden müssen bzw. dürfen.

14. Zu Z. 38 (§ 31a):

Die Möglichkeit der Amtsbeschwerde sollte nicht nur für Verfahren nach § 14 sondern für sämtliche Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten. Insbesondere ist hier an die Anwendungsfälle des § 20 Abs. 3 zu denken.

15. Zu Z. 47 (Anlage 8 und 9):

Der Verweis bei Anlage 9 müsste statt „zu § 14 Abs. 1 Z. 1 bis 7“ richtig „zu § 14 Abs. 2 Z. 1 bis 5“ lauten.

IV. Abschließend:

Der vorliegende Entwurf sollte im Sinne der oben angeführten Anregungen überarbeitet werden.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Ergeht an:

1. An das Präsidium des Nationalrates,

-
2. An das Präsidium des Bundesrates
 3. An alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
 4. An alle Ämter der Landesregierungen (zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
 5. An die Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1014 Wien
 6. Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien
 7. Landtagsdirektion

NÖ Landesregierung
Dr. P R Ö L L
Landeshauptmann