

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: [pr3@bmvit.gv.at](mailto:pr3@bmvit.gv.at)

GZ. BMVIT-17.960/0032-I/PR3/2009 DVR:0000175

An das  
Bundesministerium für  
Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft

per email: [abteilung.54@lebensministerium.at](mailto:abteilung.54@lebensministerium.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 4. Dezember 2009

**Betreff:** Novelle des Immissionsschutzgesetzes – Luft; Begutachtung  
**Bezug:** BMLFUW-UW.1.3.3/0086-V/4/2009 vom 30. Oktober 2009

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie teilt zu dem zur Begutachtung übermittelten Entwurf einer Novelle des Immissionsschutzgesetzes – Luft mit, dass dieser aus der Sicht des BMVIT in der vorliegenden Form abgelehnt wird und einer eingehenden Überarbeitung zuzuführen wäre.

Als wichtigste Gründe, die gegen den Entwurf in der vorliegenden Fassung sprechen, sind Folgende zu nennen:

1. Der Entwurf widerspricht wesentlichen Inhalten des aktuell gültigen Regierungsübereinkommens, weil die dort verankerte Übereinkunft, kein „Gold Plating“ durch Übererfüllung von EU-Standards zu betreiben, grob missachtet wird.
2. Der Entwurf widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz, weil landwirtschaftlich bedingte (mobile) Emissionsquellen und der Hausbrand und damit weit über die Hälfte der Emissionen von den Reduktionsverpflichtungen und dem damit verbundene Maßnahmen bewusst nicht erfasst werden.
3. Der Entwurf widerspricht dem Gebot der Verhältnismäßigkeit, weil Eingriffe in Eigentumsrechte und Mobilität erfolgen, die in keinem Verhältnis zu dem möglicherweise erzielbaren Nutzen stehen.
4. Der Entwurf erscheint kaum vollziehbar, die volkswirtschaftlichen und administrativen Kosten der vorgesehenen Mobilitätseinschränkungen dürften enorm sein und vermutlich sogar den Nutzen durch die postulierten Gesundheitseffekte übersteigen.
5. Der Entwurf ist verfassungsrechtlich bedenklich, weil grundlegende Bestimmungen zur Kundmachung außer Kraft gesetzt werden sollen.

### ad 1. Widerspruch zu Regierungsübereinkommen

In Punkt 3.3 des Regierungsübereinkommens heißt es: „Im Zuge der Umsetzung der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie ist sicherzustellen, dass die darin vorgegebenen Grenzwerte mit dem Ziel eines effizienten Gesundheitsschutzes der Bevölkerung im IG-L festgelegt werden und die Frage der Kosten in der Umsetzung/Vollzug diskutiert wird (kein golden plating).“

Zu dieser Vorgabe steht der vorliegende Entwurf aus folgenden Gründen im Widerspruch:

Das IG-L sieht insgesamt eine Verschärfung der Maßnahmen zur Emissionsreduktion vor. Die bisher bestehenden Ausnahmebestimmungen sollen – mit Ausnahme des landwirtschaftlichen Sektors – aufgehoben werden, ebenso werden zahlreiche Möglichkeiten zur Einschränkung der Nutzung von stationären und mobilen Emissionsquellen durch das Gesetz vorgesehen. Sogar öffentliche Verkehrsmittel und Fahrzeuge zur Nahversorgung der Bevölkerung werden sanktioniert. Gleichzeitig sollen die im Vergleich zu den EU-Vorgaben und im Vergleich zu den Nachbarländern deutlich strengere Grenzwerte im Bereich Partikel und Stickoxide NO<sub>x</sub> unverändert beibehalten werden. Dies ist eindeutig als Übererfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben und damit als „Golden Plating“ einzustufen. Im Regierungsübereinkommen wurde hingegen festgelegt, von der Übererfüllung von EU-Standards, die ohnehin bereits sehr niedrig angesetzt sind, Abstand zu nehmen.

### ad 2. Widerspruch zu Gleichheitsgrundsatz

Im Entwurf ist vorgesehen, dass Fahrzeuge aus dem landwirtschaftlichen Sektor von den massiven Nutzungseinschränkungen vollständig ausgenommen werden sollen. Auch Maßnahmen in Bezug auf den Hausbrand sind in der Novelle nicht enthalten. Dabei gehen selbst Abschätzungen des Umweltbundesamtes davon aus, dass sämtliche Traktoren in Österreich gleich viel Feinstaub und NO<sub>x</sub> produzieren wie österreichische Pkw und das obwohl es über zehn Mal soviel Pkw gibt wie Traktoren – das Verhältnis der Fahrleistungen dürften noch weit darüber liegen. Die Ausnahmen sind nicht begründbar, die Ungleichbehandlung ist unzulässig. Die vorgesehenen Maßnahmen müssten sich daher ebenso auf den Sektor der Landwirtschaft (mobile Quellen) erstrecken. Auch Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen durch Hausbrand wären vorzusehen – ansonsten ist eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes immanent. Würden nämlich alle Sektoren, die Emissionen verursachen, gleichermaßen in die Erfüllung von (an EU-Standards angeglichenen) Reduktionsverpflichtungen eingebunden werden, könnte eine übermäßige Belastung eines einzelnen Sektors, etwa des Pkw-Verkehrs oder des Lkw-Verkehrs vermieden werden und weit weniger einschneidende Maßnahmen als ausreichend eingestuft werden. In der vorliegenden Fassung wird das – ansonsten vom BMLFUW häufig zitierte – Verursacherprinzip insofern nicht berücksichtigt.

### ad 3. Widerspruch zu Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Kombination der niedrigen Grenzwerte mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Nutzungseinschränkung bei gleichzeitiger Elimination bisher bestehender Ausnahmebestimmungen würde die Mobilität massiv einschränken.

Die Maßnahmen würden sich auf nahezu ganz Österreich erstrecken, da die im europäischen Vergleich niedrigeren Grenzwertfestlegungen dazu führen würden, dass nahezu das gesamte Bundesgebiet zum Feinstaubsanierungsgebiet werden würde. Dies ist eindeutig als unverhältnismäßig einzustufen. Da mit den Einschränkungen der Wirtschaftstätigkeit und der Mobilität der Bevölkerung erhebliche volkswirtschaftliche Kosten verbunden sind, ist nicht auszuschließen, dass eine Vollziehung der Bestimmungen – selbst bei Einberechnung der Gesundheitskosten – die Kosten den Nutzen bei weitem übersteigen könnte. Jedenfalls wären detaillierte Abschätzungen zu den Kosten eines bundesweiten „Mobilitätsverbotes“ für große Teile der bisher mobilen Bevölkerung wie im Gesetz vorgesehen durchzuführen.

#### ad 4. Mangelnde Folgeabschätzungen und volkswirtschaftliche Verluste

Wenn das BMLFUW nun einwendet, dass sich die vorgesehenen Maßnahmen nur gegen Altfahrzeuge richteten und nur dazu bezweckt wären, zu einer rascheren Erneuerung des Fuhrparks zu führen, muss angemerkt werden, dass die Kosten für diese umfangreiche Erneuerung offensichtlich nicht kalkuliert oder berücksichtigt wurden. Da das Durchschnittsalter der österreichischen Fahrzeuge bei über 10 Jahren liegt, die geplanten Restriktionen voraussichtlich jedoch bereits Fahrzeuge treffen würden, die älter als rund fünf Jahre sind, muss davon ausgegangen werden, dass ein erheblicher Anteil des österreichischen Fahrzeugbestandes innerhalb kürzester Zeit erneuert werden müsste. Die dafür entstehenden Kosten hätten im Wirtschaftsverkehr ebenso wie im Bereich privater Individualverkehrsmittel oder auch im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel, etwa wenn ältere Dieseltreibfahrzeuge oder Autobusse ausgewechselt werden müssten, jedenfalls die Konsumenten zu tragen. Kurz, die Kosten für Mobilität aber auch für Güter des täglichen Bedarfs würden innerhalb kurzer Zeit erheblich ansteigen.

Hinsichtlich des „effizienten Gesundheitsschutzes“ der Bevölkerung ist festzustellen, dass sich die Emissionssituation in den vergangenen Jahren laufend verbessert hat. Vergleicht man die Luftqualität vor Jahrzehnten mit jener heute muss in nahezu allen Bereichen sogar eine Verbesserung um einen Potenzfaktor festgestellt werden.

Trotzdem würde die Vollziehung der Bestimmungen zu einem „Fleckerlteppich“ an Maßnahmen führen, da die Zuständigkeit für die Maßnahmenverordnung hauptsächlich dem Land zugeordnet werden soll. Mitwirkungsrechte des Bundes werden reduziert.

Die avisierten erheblichen Einschränkungen der Mobilität könnten zu einer drastischen Verschlechterung der Humanressourcenallokation, damit zu einer Schlechterstellung der Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb und letztlich zu erheblichen Verlusten an Arbeitsplätzen führen.

Schließlich ist die Zweckmäßigkeit der vorgesehenen Maßnahmen im Lichte internationaler Erfahrungen in Zweifel zu ziehen. Darüber hinaus ist der Aufwand zur Vollziehung der Maßnahmen, von der Überwachung bis hin zur Administrierung von Ausnahmen als hoch einzustufen.

#### ad 5. Mangelnde Kundmachungsverpflichtungen

Dass Kundmachungsverpflichtungen gerade im Hinblick auf flexibel zu handhabende Verkehrsbeschränkungen mit der vorliegenden Novelle auf ein absolutes Minimum reduziert werden sollen, hält einer verfassungsrechtlichen Prüfung wohl kaum stand.

Folgende Aufgabenstellungen wären daher nach Ansicht des BMVIT aufzuarbeiten:

- Anpassung sämtlicher Grenzwerte auf gemeinschaftsrechtlich vorgesehene Standards, kein „Golden Plating“
- Einbeziehung aller Emissionssektoren in das Maßnahmen-Regime des IG-L einschließlich des land- und forstwirtschaftlichen Sektors und des Hausbrands und damit Aufteilung der Lasten auf alle Verursacher (Verursachergerechte Verteilung)
- Durchführung einer eingehenden volkswirtschaftlichen Folgekostenabschätzung von die Mobilität einschränkenden Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf den internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb
- Keine Aufhebung bisher geltender Kundmachungspflichten
- Stärkung der Position des Bundes gegenüber dem Land im Hinblick darauf, dass volkswirtschaftliche Kosten in erster Linie vom Bund zu tragen sind (z.B. Steuerausfälle)

**Zu den einzelnen im Begutachtungsentwurf enthaltenen, den Wirkungsbereich des BMVIT betreffenden Bestimmungen ist aus der Sicht der Bereiche Luft, Straße, Schiene und Schifffahrt Nachstehendes festzustellen:**

#### **Bereich Luft**

##### **Zu Z 8 (§ 2 Abs. 10 Z 3)**

Um sicherzustellen, dass Flugplätze nicht als Anlagen gemäß dem IG-L gelten, wäre folgende Ergänzung des Textes vorzunehmen:

„3. ...., ausgenommen Verkehrswege **und Flugplätze.**“

#### **Bereich Straße**

##### **Zu Z 11 (§ 3) - Grenzwerte**

Dazu liegt eine Stellungnahme von Prof. Sturm, TU Graz vor, der Folgendes anmerkt: PM2.5 entspricht der EU - Tochterrichtlinie.



Die derzeit in Österreich mit November 2009 geltenden Grenzwerte + Toleranzmargen für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> sind bereits strenger als die Vorgaben der entsprechenden EU - Tochterrichtlinien. In den kommenden Jahren sieht das IG-L idgF eine weitere Verschärfung vor. Da die Grenzwerte (derzeitig und geplant) zum einen unter den Vorgaben der EU -Tochterrichtlinien und der WHO Empfehlungen liegen und zum anderen auch zukünftig eine Erreichung der IG-L - Vorgaben in vielen urbanen Bereichen nicht absehbar ist (wohingegen die WHO Empfehlung sehr wohl einhaltbar ist), wird vorgeschlagen die derzeit gültigen Grenzwert + Toleranzmarge für den JMW NO<sub>2</sub> und den TMW PM<sub>10</sub> "einzufrieren" und als Grenzwert zu übernehmen. Damit bleibt Österreich immer noch "schärfer" als in der EU - Tochterrichtlinie vorgegeben und umweltpolitische Zielvorgaben (Einhaltung der IG-L - Werte) innerhalb eines realistischen Zeitraumes (<10 Jahre) erreichbar. Die Beibehaltung des derzeit vorgesehenen JMW Grenzwertes für NO<sub>2</sub> von 30 µg/m<sup>3</sup> (ab 1. Jänner 2012) ist für urbane Gebiete ein in nächster Zeit nicht einhaltbarer Wert, bei Projekten führt er zu immens teuren Problemlösungen (z.B. lange Tunnellösungen oder extrem hohe Schutzwände bei Straßenprojekten; kaum bezahlbare Abgasreinigung oder sehr hohe Kamine bei Industrieprojekten).

Ein Nebenaspekt betrifft auch noch die Bestimmung des Kurzzeitmittelwertes bei NO<sub>2</sub>. Das IG-L sieht hier als Grenzwert den max. HMW vor, während die EU - Tochterrichtlinie einen sehr hohen Perzentilwert (99,8) vorgibt. Messtechnisch ist die Erfassung eines max. HMW kein Problem. Ein max. HMW spiegelt jedoch nie die vorliegende Luftgütesituation wieder, da ein Einzelereignis beurteilt wird. Der kurzzeitige Betrieb z.B. eines Baugerätes kann bereits in Gebieten, wo es absolut keine Luftgüteprobleme gibt zu einer Überschreitung des Grenzwertes führen. Zudem ist ein max. HMW in einer Prognose (z.B. UVP Verfahren) real nicht berechenbar. Hier werden i.A. immer hohe Perzentile gerechnet.

D.h.: Wunsch NO<sub>2</sub> JMW 35 µg/m<sup>3</sup> anstelle NO<sub>2</sub> max. HMW das 99,8 Perzentil der max. HMW

#### **Zu Z 16 (§ 9a Abs. 9) – Übergangsbestimmung**

Nach dem bestehenden § 9a Abs. 9 gelten für Grenzwertüberschreitungen, die vor dem 1. Jänner 2005 gemessen wurden, weiterhin § 8 sowie §§ 10 ff dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 34/2003. Diese Bestimmung sollte gestrichen werden.

#### **Zu Z 25 (§ 14)**

##### **zu § 14 Abs. 1 – Einvernehmensherstellung**

Es wird begrüßt, dass die bisherige Bestimmung bezüglich Einvernehmensherstellung unverändert gegenüber der bisherigen Regelung in den Begutachtungsentwurf übernommen wurde.

**Alternativ** könnte überlegt werden, das Einvernehmen nur bei fixen Beschränkungen vorzusehen, und nicht auch bei bereits vorhandenen flexiblen Systemen (Verkehrsbeeinflussungsanlagen).

### **Textvorschlag:**

(Stellungnahmerecht des BMVIT)

„§ 14. (1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können

1. Geschwindigkeitsbeschränkungen und
2. zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs

angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen; **dies gilt nicht im Falle einer Verordnung gemäß Abs. 6a. ...**“

### **zu § 14 Abs. 2 – Ausnahmen**

- Sowohl der Ausnahmenkatalog als auch die Möglichkeit einer Ausnahme im Einzelfall wird durch die vorliegende Novelle deutlich eingeschränkt. Während bei Ausnahmen im Einzelfall bislang ein öffentliches Interesse oder ein erhebliches privates Interesse nachzuweisen war, entfällt nunmehr die Möglichkeit einer Ausnahme bei Vorliegen eines erheblichen privaten Interesses. De facto bedeutet dies, dass die Ausnahme für den Einzelfall nahezu abgeschafft wird, da ein öffentliches Interesse als Ausnahmegrund wohl nur in den seltensten Fällen vorliegen wird.

### **zu Z1**

- Obwohl bereits geltender Text, sollte die Ausnahme für Personen, die über einen Ausweis gemäß § 29b StVO verfügen, anders formuliert werden, um der Terminologie des § 29b StVO gerecht zu werden. Es wird vorgeschlagen, die Formulierung wie folgt zu wählen : „...sowie auf Fahrzeuge, die vom Inhaber eines Ausweises gemäß § 29b StVO selbst gelenkt oder als Mitfahrer benützt werden ...“.

Weiters wird die ersatzlose Streichung der Ausnahme in **Z 2** in den Erläuterungen nicht näher begründet; jegliche Unterbindung von Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr, scheint aber auch aus umweltpolitischer Sicht nicht rechtfertigbar zu sein. Im Ergebnis bedeutet diese Änderung, dass im Zeitraum von Anordnungen gemäß § 14 auch öffentlicher Verkehr (durch Kraftfahrlinien) oder (Ausflugs-)busverkehr unterbunden wird, was im Ergebnis abzulehnen ist.

Die Streichung der Z 2 (Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr) ist abzulehnen, da eine Unterbindung der Grundversorgung im Öffentlichen Personennahverkehr (die nicht nur durch den Kraftfahrlinienverkehr gewährleistet wird, sondern z.B. auch durch Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr) insbesondere durch die in § 14 Abs. 1 Z 2 lit a und c zitierten Verbote wohl nicht als zielführend und im öffentlichen Interesse gelegen erachtet werden kann.

Die entsprechende Anmerkung in den Erläuterungen zu Z 25, dass einige der Ausnahmen entfallen sollen, „wobei davon ausgegangen wird, dass die betroffenen Fahrzeuge in der Regel einen Standard erfüllen der hoch genug ist, dass sie von den Verkehrsbeschränkungen nicht betroffen werden“ kann insofern nicht nachvollzogen werden, da sich a) unter dieser Prämisse der Sinn der Streichung nicht erschließt und b) nach ho. Verständnis bei Verboten gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 lit c der jeweilige Stand der Technik eines Fahrzeuges (wohl bezogen auf dessen Emissionswerte) irrelevant sein dürfte.

-- Bei der Reduktion der bisherigen Ausnahmen von den Verkehrsbeschränkungen erscheint es nicht gerechtfertigt, dass für die verbliebenen wenigen Ausnahmen eine zusätzliche Euro-Klassen-Bindung samt Befristung gilt; insbesondere im Hinblick auf Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes und Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall ist eine solche Einschränkung zu weitgehend (z.B. wären Feuerwehrfahrzeuge, die bekanntermaßen oft älterer Bauart sind, wären nicht von den verkehrlichen Beschränkungen ausgenommen bzw. müssten gesondert gemäß Z 5 oder vom Landeshauptmann ausgenommen werden). Es wird daher vorgeschlagen, zumindest für die Z 1 oder Teile der Z 1 keine Euro-Klassen-Bindung vorzusehen.

-- **Die Ausnahme der Z 4** („Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb oder Gasantrieb“) nimmt lediglich solche Fahrzeuge aus, die ausschließlich elektrisch oder mit Gas angetrieben werden.

Bei dieser Formulierung werden Hybrid-Fahrzeuge, bivalente Gasfahrzeuge und umgerüstete Benzin-Ethanol Fahrzeuge nicht berücksichtigt. Eine Umrüstung auf Gasantrieb sowie Ethanol bleibt demnach ohne Auswirkungen für Beschränkungen des Verkehrs.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass für die in Z 4 vorgesehenen Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb oder Gasantrieb lediglich die Ausnahme von Abs. 1 Z 2 (zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs) gelten würde und nicht auch eine Ausnahme von allfälligen Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß Abs. 1 Z 1. Inwieweit es sachlich gerechtfertigt ist, Fahrzeuge ohne Emissionen nicht auch von Geschwindigkeitsbeschränkungen auszunehmen, sollte in den Erläuterungen dargelegt werden.

Seitens des Beirates für Historische Fahrzeuge wurde angeregt, eine ex-lege Ausnahme auch für historische Fahrzeuge vorzusehen. Hier handelt es sich um Kraftfahrzeuge, welche nur an 120 Tagen bzw. 60 Tagen im Jahr verwendet werden dürfen. Die Kilometerleistungen/Jahr sind äußerst gering. Dies ist die einzige Möglichkeit, um hier eine österreichweit einheitliche Regelung zu schaffen.

### **zu § 14 Abs. 3**

Im ersten Satz wird auf Abs. 2 Z 8 verwiesen. Eine solche Z 8 gibt es aber nicht. Gemeint ist wohl Abs. 2 Z 5.

#### zu § 14 Abs. 4

Im ersten Satz wird auf Abs. 2 Z 8 verwiesen. Eine solche Z 8 gibt es aber nicht. Gemeint ist wohl Abs. 2 Z 5.

#### zu § 14 Abs. 6 - Kundmachung

Grundsätzlich ist es möglich, Kundmachungsregime zu schaffen, die von einer vorrangigen Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen abgehen. Es scheint fraglich, ob diese Bestimmung die Forderung nach bestmöglicher Publizität, der Kundmachungsbestimmungen wohl gerecht werden müssen, zu erfüllen vermag. Mindestens sollte aber vorgesehen werden – wie zwar in den Erläuterungen angeführt, im Novellentext aber nicht vorhanden – dass zusätzlich Straßenverkehrszeichen angebracht werden müssen, die auf die entsprechende Verordnung *hinweisen*. Weiters sollten auch zusätzliche Bedingungen festgelegt werden, unter welchen Umständen eine Kundmachung im Landesgesetzblatt möglich sein soll.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang weiters darauf, dass bei der Festlegung von Sanierungsgebieten zu beachten wäre, dass diese grundsätzlich auch erkennbar sein müssen, wenn die Verordnung nicht durch Straßenverkehrszeichen sondern im Landesgesetzblatt kundgemacht wird. Erfolgt die Definition eines Sanierungsgebietes in Form von bestimmten Gemeindegebieten, ist für einen Fahrzeuglenker – selbst wenn er weiß, um welche Gemeindegebiete es sich handelt – auf der Straße nicht erkennbar, wo Gemeindegebiete beginnen bzw. enden.

#### zu § 14 Abs. 6a – Verkehrsbeeinflussungssystem

Die bestehende Regelung sieht vor, dass der Landeshauptmann nur für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem ausgestattet sind, Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsehen kann. Die Kundmachung erfolgt dabei mittels des Verkehrsbeeinflussungssystems. Diese Bestimmung sollte noch verstärkt werden.

#### Vorschlag:

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die **bereits** mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind.



### **Verkehrsbeeinflussungssystem und Kostentragung**

Weiters sollte eine Bestimmung geschaffen werden, die das Land verpflichtet, der ASFINAG bei Neuanlagen die Errichtungs- und Betriebskosten bzw. bei bestehenden Anlagen die zusätzlich anfallenden Kosten sowie die Betriebskosten zu ersetzen.

Textvorschlag:

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die **bereits** mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind; **in diesem Fall sind die Kosten der Adaptierung des Verkehrsbeeinflussungssystems und zusätzliche Betriebskosten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen. Der Landeshauptmann kann eine derartige Verordnung auch für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die nicht mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, erlassen; diesfalls sind die Errichtungs- und Betriebskosten des Verkehrsbeeinflussungssystems dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen.**

**Alternativvorschlag** wäre die Zuweisung von Strafgeldern an die ASFINAG analog den Strafgeldbestimmungen der StVO (Verhältnis 80/20). Diesbezüglich wird auf den Vorschlag zu § 30 verwiesen.

#### **zu § 14 Abs. 8**

Es bleibt unklar, was mit dieser Bestimmung bezweckt werden soll. Soll dann eine Bestrafung nach StVO, KFG oder IG-L erfolgen?

Soll mit der gegenständlichen Bestimmung erreicht werden, dass bestimmte Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zur Anwendung kommen sollen, wäre zur Klarstellung die Wortfolge „subsidiär und sinngemäß“ zu streichen.

Wenn gemeint ist, dass die in der StVO vorgesehenen Möglichkeiten zur Verkehrsüberwachung auch für das IG-L herangezogen werden sollen, so sollte das auch eindeutig zum Ausdruck kommen.

(Z.B. “Die in §§ ... StVO bzw. ... KFG vorgesehenen technischen Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung können auch zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten nach diesem Bundesgesetz herangezogen werden.“).

#### **Zu Z 26 (§ 14a)**

##### **zu § 14a Abs. 2 und 3**

-- Es ist nach den zwischen BMLFUW und BMVIT geführten Gesprächen beabsichtigt, dass die Hersteller der Abgasklassen-Kennzeichnungen eine Internet-edv-Lösung zur Einstufung der

Fahrzeuge in die jeweiligen Abgasklassen vorsehen, auf die dann die gemäß § 57a ermächtigten Stellen zugreifen können.

Die Entwicklung einer solchen edv-Lösung erfordert aber Zeit und entsprechende Vorbereitungsarbeiten. Das muss beim Inkrafttreten dieser Bestimmung berücksichtigt werden.

-- Alle § 57a ermächtigten Stellen (österreichweit 5 500 Stück) mit allen Kennzeichnungen zu versorgen, bedeutet einen massiven logistischen Aufwand.

Es wäre einfacher, wenn in den Fällen, wo die Zuordnung aus dem Zulassungsschein einfach vor Ort erfolgen kann (ab Euro 4 aufwärts), die Ausgabe der entsprechenden Kennzeichnungen auf Bestellung an die § 57a- Ausgabestellen erfolgt und in den anderen Fällen von der zentralen Zuordnungsstelle direkt an den Zulassungsbesitzer. Dann müssten nicht alle § 57a-Stellen alle Arten von Kennzeichnungen lagernd haben bzw. könnte den Bürgern ein zweiter Weg zur § 57a-Stelle erspart werden.

-- Im Abs. 3 müsste vorgesehen werden, dass die Lieferung auch direkt an den Zulassungsbesitzer erfolgen kann (der letzte Satz somit entfallen).

#### **zu Abs. 4**

Die Einvernehmensregelung hinsichtlich der Verordnung über die nähere Ausgestaltung dieser Kennzeichnungen wird abgelehnt.

Da kraftfahrrechtlich keine Anknüpfungspunkte an eine derartige Kennzeichnung bestehen, soll auch ein Einvernehmen bei der Verordnungserlassung nicht vorgesehen werden. Die erforderlichen Details sollen daher in einer Verordnung des BMLFUW festgelegt werden.

Nach Befassung der für die praktische Umsetzung der Ökologisierung der Mauttarife gemäß Mauttarifverordnung 2009 zuständigen ASFINAG im Zusammenhang mit § 14a der IG-L-Novelle ist weiters festzuhalten, dass jedenfalls gewährleistet sein muss, dass die im BStMG verwendete, auf Anhang 0 der Richtlinie 1999/62/EG idF der Richtlinie 2006/38/EG ("EU-Wegekostenrichtlinie") beruhende EURO-Klassifizierung der Fahrzeuge deckungsgleich auch im IG-L verwendet wird. Auch was die Klassifizierung von alten Fahrzeugen, Fahrzeugen, die nicht unter Anhang 0 der EU-Wegekostenrichtlinie fallen bzw. Fahrzeugen, für die kein Nachweis erbracht wird, betrifft, sollte analog zum BStMG verfahren werden, um zu vermeiden, dass es im gleichen Fall zu einer unterschiedlichen Behandlung kommt.

#### **Zu Z 28 (§ 20 Abs. 1) – Genehmigungsvoraussetzungen**

Der bisherige § 20 Abs. 1 erfasst Straßen dahingehend, dass die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten beim Neubau von Straßen anzustreben ist (*„Sind im Zuge des Neubaus von Straßen oder Straßenabschnitten Schadstoffkonzentrationen auf Grund von straßenbaulichen Maßnahmen zu erwarten, ist die Einhaltung der in den Anlagen 1, 2 und 5b oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 3 festgelegten Immissionsgrenzwerte anzustreben.“*). Der Vorschlag des BMLFUW enthält nun die Ergänzung: „und durch die Benützung der Straße oder des Straßenabschnitts“ (*„Sind im Zuge des Neubaus von Straßen oder Straßenabschnitten Schadstoffkonzentrationen auf Grund von straßenbaulichen Maßnahmen und durch die Benützung*

der Straße oder Straßenabschnitts zu erwarten, ist die Einhaltung der in den Anlagen 1, 2 und 5b oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwerte anzustreben.“). Nach den Erläuterungen soll nun auch beim Betrieb der Straße die Einhaltung der Grenzwerte „angestrebt“ d.h. eingehalten werden.

Eine Einbeziehung des Betriebs von Straßen in das IG-L - Regime wird abgelehnt. Durch diese Regelung wird die Ausnahme in § 2 Abs. 8 IG-L ad absurdum geführt.

#### **Zu Z 37 (§ 30 Abs. 1 Z 5) - Organmandat**

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass das Organmandat in dreifacher Höhe des in § 50 VStG vorgesehenen Betrages unverhältnismäßig hoch erscheint.

Weiters sind keinerlei Vorgaben enthalten, für welche Delikte ein Organmandat in einer solchen Höhe eingehoben werden soll (nur bei Verstoß gegen ein Fahrverbot?, auch bei Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ausmaß von 5 km/h?).

#### **zu § 30 Abs. 2**

##### **Textvorschlag Strafgeldwidmung:**

Abs. 2 sollte um folgenden Satz ergänzt werden:

„Bei Zuwiderhandlungen gegen Verordnungen aufgrund des § 14 und des § 16 Abs. 1 Z 4 sind die eingehobenen Strafgelder dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist.“

Allenfalls könnte das auch auf 80% dieser Strafgelder beschränkt werden und die restlichen 20% den Organen der Bundespolizei zugesprochen werden, wobei das aber der Wunsch des BMI sein müsste.

#### **Zu Z 39 (§ 33 Abs. 1) – Vollziehung**

In der Vollzugsklausel wäre das Einvernehmen nach § 14 Abs. 1 und Abs. 6d anzuführen.

Es müsste wohl auch der Vollzug der §§ 18 und 20 durch die Bundesregierung erfolgen.

#### **Zu Z 47 (Anlage 9)**

Hier wird in der Tabelle in der ersten Spalte angeführt:

"Fahrzeugkategorie im Sinne des KFG 1967, BGBl. 267/1967 idF 16/2009"

Was in den darunter befindlichen Zeilen zitiert wird, sind jedoch keine Fahrzeugkategorien, sondern Fahrzeugklassen. Weder das KFG 1967 noch die Richtlinie 2007/46/EG, in der diese Fahrzeugklassen etc. definiert sind, kennen den Begriff der „Fahrzeugkategorie“ sondern nur die „Fahrzeugklasse“.

In den Zeilen darunter steht:

"M 2 und 3 (Diesel)"

"N 2 und 3"

Hier ist anzumerken:

1. Weder das KFG 1967, noch die Richtlinie 2007/46/EG, in der die Fahrzeugklassen "M2", etc. definiert sind, kennen Fahrzeugklasse "3".

Diese müssten richtigerweise mit

"M2 und M3"

"N2 und N3"

"N1" (ohne Leerzeichen zwischen "N" und "1") "M1" (ohne Leerzeichen zwischen "M" und "1") bezeichnet werden.

2. Die Bezeichnungen "Diesel" und "Benzin" bzw. "mit Benzin betrieben" oder mit "Benzin betrieben" schließen Fahrzeuge aus, bei denen der Tank mit Rapsöl-Mehtylether (RME) oder mit anderen Stoffen gefüllt wird, mit denen ein solches Fahrzeug betrieben werden könnte. Es sollte daher der richtige Begriff "Selbstzündungsmotor" anstelle von Diesel und "Fremdzündungsmotor" anstelle von "Benzin" verwendet werden. Nur wenn tatsächlich ausschließlich der Betrieb mit Benzin bzw. Diesel gemeint ist, sollte Benzin bzw. Diesel verwendet werden.

Für die erste Spalte wird daher vorzuschlagen:

"Fahrzeugklasse im Sinne des KFG 1967, BGBl. 267/1967 idF 16/2009"

"M2 und M3 (Selbstzündungsmotor)"

"N2 und N3"

"N1 (Fremdzündungsmotor)"

"N1 (Selbstzündungsmotor)"

"M1 (Fremdzündungsmotor)"

"M1 (Selbstzündungsmotor)"

Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Zeithorizonte für die ausgenommenen Euro-Klassen sehr knapp bemessen sind!

Demnach wäre z.B. ein im August 2010 mit der Abgasklasse EURO 4 erstmalig zugelassenes Fahrzeug nur bis Ende 2015 ausgenommen.

Hier sollte eine Ausdehnung der Fristen um weitere mindestens drei Jahre überlegt werden.

Der Verweis auf § 14 Abs. 1 Z 1 bis 7 ist zu korrigieren.

## **Bereich Schiene**

Durch die Novelle wird der Eisenbahnbereich grundsätzlich in zwei Bereichen betroffen:

1. Kraftfahrzeuge im Bereich der Errichtung und Erhaltung von Bahnanlagen sowie Schienenersatzverkehr durch Änderung der Bestimmungen für Kraftfahrzeuge
2. Betriebsmittel, die Schadstoffe emittieren, durch Ausweitung des Anwendungsbereichs des IG-L



Die in der Novelle vorgesehenen Regelungen werden dabei für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr gravierende Auswirkungen haben. Als besonders nachteilig wird angesehen, dass die im Eisenbahnsektor bereits früh getroffenen Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffemissionen, nicht berücksichtigt werden, der Entwurf für besonders umweltschonende Verkehrsträger (insbesondere Eisenbahn) nur unzureichend Sonderregelungen trifft und ohne Wahrung des Vertrauensschutzes der öffentliche Verkehr gegenüber anderen Schadstoffemittenten (z.B. Land- und Forstwirtschaft) unzumutbar benachteiligt wird. Hinsichtlich des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsträger an der Gesamtbelastung wird insbesondere auf die entsprechenden Publikationen des Umweltbundesamtes verwiesen.

Die Darstellung der finanziellen Auswirkungen ist falsch. Durch die Herausnahme vieler im öffentlichen Interesse liegender Verkehre aus der Aufzählung in § 14 Abs. 2 und das Erfordernis von Ausnahmegenehmigungsverfahren nach § 14 Abs. 3 im Einzelfall werden auf die Bezirksverwaltungsbehörden eine Vielzahl an Genehmigungsverfahren zukommen. Diese Kosten für Verwaltungsverfahren werden in der Aufstellung entgegen der Bestimmung des § 14 BHG nicht berücksichtigt. Überdies verursachen diese zusätzlichen Genehmigungsverfahren jedenfalls Verwaltungskosten für Bürgerinnen und Unternehmen. Es wird sich hierbei auch nicht um einmalige Kosten handeln, sondern um Kosten, die zumindest alle 24 Monate anfallen. Auch diese Kosten für unter anderem Eisenbahnunternehmen sind im Entwurf entgegen § 14a BHG nicht behandelt.

Unter „Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union“ wird lediglich angemerkt, dass damit die Richtlinie 2008/50/EG umgesetzt wird. Es wird bezweifelt, dass durch die Novelle bzw. die gewählte Umsetzung nicht auch andere Rechtsakte der Europäischen Union betroffen werden.

Im Detail ergeben sich nachstehende Anmerkungen:

#### **Zu Z 8 (§ 2 Abs. 10)**

Durch die Novelle werden Betriebsmittel einer Eisenbahn, deren Einsatz im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt und der Sicherstellung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs dient, künftig erheblichen Einschränkungen unterworfen. Im Gegensatz dazu werden „Fahrzeuge aus dem Bereich der Land- und Forstwirtschaft“ weitgehend von Pflichten ausgenommen. In den Erläuterungen findet sich hierfür keine Begründung. Eine sachliche Begründung ist auch nicht erfindlich.

Durch die Streichung der Ausnahme für Betriebsmittel einer Eisenbahn erhält der Begriff „Anlage“ einen neuen Inhalt. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und auch dem allgemeinen Verständnis der Rechtsordnung ist ein wesentliches Element von „Anlagen“, dass diese ortsfest sind oder ortsfest verwendet werden. Dies trifft auf Fahrzeuge aber nicht zu, wodurch die Verwendung des Begriffs „Anlage“ unnötig für Verwirrung sorgt.

Betriebsmittel von Eisenbahnen werden in der Regel elektrisch betrieben (insbesondere auch Straßenbahnen und U-Bahnen) und emittieren daher keine Schadstoffe. Es ist daher davon auszugehen, dass derartige elektrisch betriebene Betriebsmittel einer Eisenbahn jedenfalls

weiterhin nicht als Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 10 Z 2 anzusehen sind. Dies wäre in den Erläuterungen klarzustellen.

#### **Zu Z 21 und 22 (§ 13 Abs. 2 und 2a)**

Durch die Änderung des § 2 Abs. 10 fallen nicht elektrisch betriebene Betriebsmittel einer Eisenbahn unter die Anordnungen des § 13. Dies betrifft Betriebsmittel, die mit Verbrennungsmotoren (Diesel, Benzin, Gas) oder mit Hybridantrieb (z.B. indirekter Antrieb: Verbrennungsmotor treibt einen elektrischen Generator an, der Elektromotor treibt das Fahrzeug an) angetrieben werden.

Anzumerken ist, dass das System Eisenbahn insgesamt betrachtet werden muss und es aus technischen Gründen (Sicherheitsaspekt, Fahrzeuge und Maschinen für Erhaltungsarbeiten sowie Arbeiten an Oberleitungsanlagen, Eisenbahnkräne, Notstromaggregate, Mess- und Versuchsfahrten um Beeinflussungen der Oberleitung auszuschließen) nicht immer möglich ist und es darüber hinaus teilweise auch unverhältnismäßig wäre, immer allein auf elektrische Energie zurückgreifen zu müssen. Der Verkehr auf Eisenbahnen (insbesondere auch U-Bahnen) muss grundsätzlich durch Sicherungsanlagen gesichert werden (da „auf Signal“ und nicht „auf Sicht“ gefahren wird). Diese Sicherungsanlagen müssen mit einer Notstromversorgung ausgestattet sein, die in der Regel über einen Verbrennungsmotor gespeist wird. Wenn das Notstromaggregat nicht einsatzbereit ist, weil der Einsatz durch eine Verordnung nach § 10 bzw. § 13 IG-L verboten wäre, so darf die gesamte elektrische Eisenbahn nicht in Betrieb gehalten werden. In diesem Zusammenhang wäre auch die Festlegung von Emissionsgrenzwerten ohne Übergangsbestimmungen unsachlich und unzumutbar, weil dies dazu führen würde, dass alle Notstromaggregate alle paar Jahre ausgetauscht werden müssten, obwohl diese – ausgenommen für Probeläufe zu Testzwecken – noch nie eingesetzt wurden. Durch eine Verordnung nach § 10 bzw. § 13 würde daher letztlich der Betrieb des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs eingestellt werden müssen. Es wird bezweifelt, dass dieses Ergebnis wirklich beabsichtigt ist.

Es wäre auch zu berücksichtigen, dass Betriebsmittel einer Eisenbahn in der Regel für einen langfristigen Betrieb geplant und gebaut werden. Die Eisenbahnunternehmen waren bei den Beschaffungen in der Vergangenheit immer bemüht, im Hinblick auf die langen Einsatzzeiten (technisch/wirtschaftliche Lebensdauer von mindestens 30 Jahren) auf möglichst umweltfreundliche Technologien zurückzugreifen. Die Betriebsmittel sind deshalb z.B. teilweise mit zwei Verbrennungsmotoren (ein Fahrmotor für die Streckenfahrt und ein Motor für die Arbeitsfahrt) ausgestattet, damit die Motoren je nach Einsatzgebiet im optimalen Drehzahlbereich laufen. Diese erheblichen Investitionen lassen sich oft nur durch die lange Nutzungsdauer der Maschinen rechtfertigen. Wenn sich nunmehr durch die Novellierung plötzlich und übergangslos ein Zwang zum Einsatz von Maschinen mit möglichst kurzen Ersatzzyklen ergibt, so werden nicht nur die Bemühungen der Bahnunternehmen um schadstoffarme Maschinen konterkariert, sondern auch dadurch der Eisenbahnverkehr insgesamt erheblich verteuert, wodurch die Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers gegenüber weniger umweltfreundlichen Verkehrsträgern, bei denen aufgrund der Nutzungsart Fahrzeuge mit wesentlich kürzeren Verwendungsdauern eingesetzt werden, wesentlich benachteiligt würde.

Im Gegensatz zu den Maßnahmen für Verkehr nach § 14 sind für Maßnahmen nach § 13 hinsichtlich des Einsatzzweckes weder ex lege noch im Einzelfall Ausnahmen vorgesehen. Wenn sich aus einer Verordnung nach § 13 Einschränkungen für den Einsatz von Betriebsmittel einer Eisenbahn ergeben und eine Verordnung über den Stand der Technik dieses Betriebsmittels vor mehr als 10 Jahre erstmals erlassen wurde, so ist der Einsatz des Betriebsmittels eingeschränkt bzw. verboten, auch wenn vom Eisenbahnfahrzeug selbst nur unwesentliche oder nur in Ausnahmesituationen Emissionen ausgehen. Dies alles unabhängig davon, dass andere Maschinen eingesetzt werden dürfen, die in einer kürzlich erlassenen Verordnung geregelt werden, selbst wenn diese wesentlich stärkere Emissionen mit geringerem Nutzen für die öffentlichen Interessen verursachen. Die Regelung ist unter diesem Gesichtspunkt und unter dem des generellen Verbots einer Einzelfallbetrachtung unsachlich.

Im Entwurf sind für Verordnungen nach § 13 überdies keine Bestimmungen zum Begutachtungsverfahren vorgesehen. Im Hinblick auf die Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr erscheint unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einvernehmensregelung in § 14 Abs. 1 eine Einvernehmensregelung immer dann erforderlich, wenn durch eine Verordnung nach § 13 Eisenbahnanlagen oder Betriebsmittel einer Eisenbahn Beschränkungen unterworfen werden (sofern Betriebsmittel einer Eisenbahn nicht ohnehin wieder vom Anlagenbegriff ausgenommen werden).

In den Erläuterungen wird die Änderung des Abs. 2a damit begründet, dass Verordnungen, „*unter anderem Verordnungen nach § 82 der Gewerbeordnung*“, seit mehr als 10 Jahren unverändert in Kraft stünden und „*meist*“ nicht mehr den aktuellen Stand der Luftreinhalteteknik wieder spiegeln. Nach der Rechtslage ist grundsätzlich jeder Ordnungsgeber verpflichtet, Verordnungen laufend aktuell zu halten. Wenn in den Erläuterungen behauptet wird, die in Österreich geltenden Verordnungen, insbesondere Verordnungen des Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend, entsprächen „*meist*“ nicht dem Stand der Technik, so deckt sich dies nicht mit den Erfahrungen der Eisenbahnbehörde. Insbesondere bleibt unberücksichtigt, dass Verordnungen, in denen Richtlinien der Europäischen Union umgesetzt werden (z.B. MOT-V in Umsetzung der Richtlinie 97/68/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG), oft gar nicht abgeändert werden können, wenn nicht auch die Richtlinie geändert wird. Da damit die Anwendung der Umsetzung von Richtlinien beeinträchtigt wird, ist die Bestimmung nicht nur unsachlich, sondern auch EU-rechtlich bedenklich. In diesem Sinne müssten neben Gesetzen und Verordnungen auch Festlegungen in EU-Verordnungen und anderen unmittelbar anzuwendenden Rechtsakten der Union (z.B. infolge dynamischen Verweises auf Entscheidungen) berücksichtigt werden.

In den Erläuterungen heißt es, der BMWJF „*verpflichtet*“ sich, „*in regelmäßigen Abständen die entsprechenden Regelungen durch Novellierungen oder Neuerlassungen auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.*“ Eine konkrete Festlegung dieser Verpflichtung ist aus dem Novellierungsentwurf nicht ersichtlich (eine solche Anordnung ist aufgrund der Rechtsordnung ohnehin nicht erforderlich) und steht auch sonst in keinem erkennbaren Zusammenhang mit der

betreffenden Bestimmung. Abs. 2a stellt überdies ausschließlich auf das Datum der Kundmachung einer Verordnung, nicht auf die zeitlich letzte Anpassung einer Verordnung an den Stand der Technik ab. Eine Novellierung nützt daher nichts, es müsste immer eine Neuerlassung erfolgen.

### **Zu Z 23 (§ 13 Abs. 3)**

In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung steht, dass durch die angeführte Verordnung eine „Kennzeichnung“ sowie eine „Partikelfilterpflicht“ geregelt werden soll. Diese Erläuterung deckt sich nicht mit dem Entwurfstext, der ganz allgemein Regelungen über mobile Maschinen ..., „die in Sanierungsgebieten nicht verwendet werden dürfen“, vorsieht.

Die Verordnungsermächtigung enthält überdies – im Gegensatz zu Verordnungen nach § 10 bzw. § 13 keinerlei Vorgaben für den Ordnungsgeber. In die Verordnungsermächtigung wären daher zumindest klare Vorgaben aufzunehmen, was bzw. mit welcher Zielsetzung zu regeln wäre.

### **Zu Z 25 (§ 14)**

Für Schienenfahrzeuge kommen die Regelungen des § 14 – obwohl die Überschrift irreführend „Maßnahmen für den Verkehr“ lautet – nicht zur Anwendung, sodass Schienenfahrzeuge den allgemeinen Bestimmungen des § 13 unterliegen. Die Überschrift könnte daher auf „Maßnahmen für Kraftfahrzeuge“ angepasst werden.

Gegenüber der bisherigen Regelung wurden Fahrzeuge der Bahnerhaltung aus der Aufzählung ebenso gestrichen wie die bisherigen Ausnahmen für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr. Die Streichung der Ausnahme für diese Verkehre wird ebenso wenig begründet wie die ausdrückliche Aufnahme von „Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft“.

Eine Wertung, wonach bei Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft „in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ (zu deren Auslegung Gesetzestext und Erläuterungen keinerlei Anhaltspunkte liefern) ohne nähere Konkretisierung immer eine Ausnahme gerechtfertigt ist, während beim öffentlichen Personen- und Güterverkehr, bei der Bahnerhaltung oder beim Verschubdienst für Eisenbahnzwecke durch Zweiwegefahrzeuge oder sonstige Verschiebeinrichtung das öffentliche Interesse die Ausnahme bildet und daher für jedes Fahrzeug eine Ausnahme im Einzelfall einzuholen ist, entzieht sich der sachlichen Nachvollziehbarkeit.

Wie zu § 13 angeführt setzt der Betrieb von Elektrofahrzeugen einer Eisenbahn in vielen Fällen den Einsatz von Kraftfahrzeugen (z.B. in der Bahnerhaltung) voraus. Selbst wenn derartige Fahrzeuge nur ganz selten eingesetzt werden (und dementsprechend keinen relevanten Beitrag zur Schadstoffbelastung leisten), hat die Unmöglichkeit der vollständigen Durchführung der Bahnerhaltung die Einstellung des Betriebs aus Sicherheitsgründen zur Folge (siehe obige Anmerkungen zu den Notstromaggregaten). Für den Laien ist der Vorteil für die Luftqualität nicht erkennbar, wenn der elektrische Bahnbetrieb infolge der Vereitelung der Bahnerhaltung eingestellt werden muss, Schienenersatzverkehr möglicherweise aufgrund einer fehlenden Ausnahmegenehmigung im Einzelfall nicht fahren darf und daher vom öffentlichen





Personenverkehr – soweit erlaubt – auf den motorisierten Individualverkehr oder den Gelegenheitsverkehr ausgewichen werden muss.

Aus ho. Sicht wäre eine ex lege Ausnahme für die Bahnerhaltung sowie den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, der jedenfalls den Schienenersatzverkehr einzuschließen hätte, dringend wieder in Abs. 2 aufzunehmen. Dieser Lösung wäre gegenüber der auch denkbaren Alternative einer Verordnungsermächtigung analog zu § 14 Abs. 2 letzter Satz im öffentlichen Verkehrsinteresse für die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Vorzug einzuräumen.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, wenn Ausnahmen nach § 14 Abs. 2 nur für die in Anlage 9 genannten Fahrzeugkategorien gelten. Dadurch müssten z.B. einwandfrei funktionierende Spezialfahrzeuge für die Bahnerhaltung, die vielleicht auch nur ganz selten zum Einsatz kommen, durch neue Fahrzeuge ersetzt werden, was selbst dann als unverhältnismäßig anzusehen wäre, wenn garantiert wäre, dass diese Spezialfahrzeuge mit den entsprechenden Euro-Klassen in ausreichender Stückzahl sofort käuflich erwerbbar wären.

In Abs. 3 ist eine Antragstellung durch den Zulassungsbesitzer vorgesehen. Diese Regelung lässt unberücksichtigt, dass Kraftfahrzeuge nach Abs. 1 unabhängig davon Beschränkungen unterworfen werden können, ob diese auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingesetzt werden oder nicht und Kraftfahrzeuge (z.B. Fahrzeuge auf Baustellen, Zweibegefahrzeuge im Verschubeinsatz) auch ohne Zulassung im öffentlichen Interesse eingesetzt werden müssen.

Die Ausnahme ist nach Abs. 3 befristet zu gewähren. Das Gesetz enthält aber keine Vorgaben, woran sich die Dauer der Befristung zu orientieren hat und bleibt damit unterdeterminiert.

Entgegen der Bestimmung des letzten Satzes von Abs. 3 wird von der Behörde auch dann ein begründeter Bescheid zu erlassen sein, wenn dem Antrag nicht vollinhaltlich, sondern nur teilweise entsprochen wird (z.B. die Ausnahme an Stelle von 24 Monaten nur für zwei Monate oder an Stelle für das Bundesgebiet nur für das Gebiet einer bestimmten Bezirksverwaltungsbehörde erteilt wird).

Da eine Ablehnung der Ausnahmegenehmigung nach § 14 Abs. 3 nicht in jedem Fall den privaten Interessen der Antragsteller widersprechen muss, wäre im Zusammenhang mit Abweisungen hinsichtlich Fahrzeugen für die Bahnerhaltung oder Schienenersatzverkehre überdies die Möglichkeit einer Amtsbeschwerde der zuständigen Eisenbahnbehörde vorzusehen (z.B. ein Eisenbahnunternehmen könnte keinen Schienenersatzverkehr zur Verfügung stellen, weil von der Bezirksverwaltungsbehörde das öffentliche Interesse am Einsatz des Kraftfahrzeuges als nicht gegeben attestiert wurde).

### **Zu Z 28 (§ 20)**

Durch § 20 Abs. 4 Z 2 sind alle Fahrzeuge und Maschinen vom Geltungsbereich der Abs. 1 bis 3 ausgenommen. Diese Regelung wird ausdrücklich begrüßt und ist im Hinblick auf die Tatsache, dass Fahrzeuge grundsätzlich eine Genehmigung für das Bundesgebiet erhalten, auch sinnvoll

(die Emissionen eines einzelnen Fahrzeugs werden im Hinblick auf die Immissionsbelastung auch nur eines einzigen Sanierungsgebietes ohnehin keinen relevanten Beitrag leisten). Für Betriebsmittel einer Eisenbahn gilt darüber hinaus nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften ohnehin schon der Stand der Technik als Genehmigungsvoraussetzung.

Es stellt sich aber die Frage, in welchem Verhältnis § 20 Abs. 4 zur Bestimmung des § 18 Abs. 1 steht, die eine Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 20 Abs. 2 und 3 vorschreibt, insbesondere weil die Ausnahmebestimmungen nach § 18 Abs. 2 sich von den Ausnahmebestimmungen des § 20 Abs. 4 erheblich unterscheiden. Eine bundesweit geltende Genehmigung würde daher sämtliche in Österreich bestehende Sanierungsgebiete betreffen. Als Genehmigungsvoraussetzungen kämen zusätzlich zu den Bestimmungen der Programme nach § 9a auch die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 20 Abs. 2 und 3 hinzu. Unter Hinweis auf die obigen Erwägungen erscheint die Anwendung der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen bei der Fahrzeuggenehmigung ohnehin als nicht erforderlich (und im Hinblick auf die Bestimmung des § 20 Abs. 4 auch nicht beabsichtigt).

#### **Zu Z 36 (§ 30 Abs. 1):**

Es ist nicht ersichtlich, wann die Wortfolge „oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht wird“, die nunmehr gestrichen werden soll, in die Bestimmung des § 30 Abs. 1 eingefügt wurde.

#### **Bereich Schifffahrt**

Mit dem Wegfall der bisher in § 2 Abs 10 lit. d IG-L normierten Ausnahme für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes wäre nunmehr auch die Binnenschifffahrt vom Geltungsbereich des IG-L umfasst. Im Hinblick auf den marginalen Beitrag der Binnenschifffahrt zum gesamten Schadstoffaufkommen aus dem Verkehrssektor und insbesondere im Vergleich zu der neu aufgenommenen Ausnahme für Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft erscheint dies unangemessen. Hinsichtlich der durch die Schifffahrt verursachten Schadstoffemissionen wird auf die entsprechenden Publikationen des Umweltbundesamtes verwiesen.

Der Verwaltungsaufwand für die Erlassung, Kundmachung und Überwachung von allfälligen Verwendungsverböten steht in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen.

Im Gegensatz zum Straßenverkehr stehen der Binnenschifffahrt in Österreich keine alternativen Routen zur Verfügung, da die Donau die einzige Wasserstraße ist. Für die Schifffahrt besteht damit keine Möglichkeit, Sanierungsgebiete zu umfahren. Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverböte aufgrund einer lokalen Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe auf Basis des IG-L würden damit zu einer schweren Beeinträchtigung oder gar Unterbrechung des TEN-Korridors VII (Achse Rotterdam – Schwarzes Meer) führen. Dies ist verkehrspolitisch unerwünscht und erscheint im Hinblick auf den geringfügigen Beitrag der Binnenschifffahrt zum Gesamtschadstoffaufkommen unverhältnismäßig.



Darüber hinaus ist Österreich Vertragsstaat der Belgrader Konvention über die Schifffahrt auf der Donau (Donaukonvention), die zur Gewährleistung der ungehinderten Schifffahrt auf der internationalen Wasserstraße Donau sowie zur Abgabefreiheit verpflichtet. Ein – auch nur temporäres – Verwendungsverbot würde dieser Verpflichtung zuwider laufen.

Aus diesen Gründen sollte die bisherige Ausnahme für die Binnenschifffahrt jedenfalls beibehalten werden.

Die Stellungnahme wird an das Präsidium des Nationalrates in 25facher Ausfertigung und in elektronischer Form an die Adresse [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at) weitergeleitet.

**Für die Bundesministerin:**

Mag. Heinrich Knab

elektronisch gefertigt

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Christa Wahrmann

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7414

E-Mail: [christa.wahrmann@bmvit.gv.at](mailto:christa.wahrmann@bmvit.gv.at)

19