

**Stellungnahme des ÖAMTC  
zum Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft  
geändert wird**

**BMLFUW-UW.1.3.3/0086-V/4/2009**

## **A) Grundsätzliches**

Prinzipiell sieht der ÖAMTC einen Regelungsbedarf im Verkehrsbereich auf Grundlage ökologischer Motive. Demnach ist es durchaus zweckmäßig, besonders umweltschädliche Fahrzeuge entweder aus dem Verkehr zu ziehen oder zumindest deren Besitzer dazu zu motivieren, das Fahrzeug emissionstechnisch zu verbessern.

Der vorliegende Entwurf erscheint allerdings in weiten Bereichen unausgewogen und in grundlegenden Punkten nicht ausgegoren:

Vorab wird massiv hinterfragt, warum der österreichische Gesetzgeber seit Jahren vermeint, die entsprechende Luftreinhalte-Richtlinie nicht bloß umzusetzen, sondern überbieten zu müssen. Es ist weder empirisch noch wissenschaftlich erwiesen, dass eine strengere Lösung als die Erfüllung der durch die EU vorgegebenen Ziele zur Hebung des nationalen Gesundheitsniveaus erforderlich ist.

Überzogene Grenzwerte ziehen die Notwendigkeit weitaus größerer Sanierungsgebiete nach sich als gemäß der ohnedies sehr strengen Richtlinie erforderlich ist. Damit werden wesentlich mehr Menschen restriktive Maßnahmen aufgezwungen als notwendig. Der ÖAMTC verlangt daher, die Passagen in dem Sinne zu korrigieren, dass nicht - wie so oft in Umweltschutzangelegenheiten - ein nationaler Alleingang Österreichs den Wirtschafts- und Lebensstandort verschlechtert.

Mit der Einführung von Fahrverbotszonen versucht man offenbar Versuche aus Deutschland zu kopieren, die bei weitem nicht den prognostizierten Rückgang an Schadstoffbelastungen mit sich gebracht haben. Es zeigt sich, dass eine allzu eindimensionale Verfolgung von Reduktionszielen im Verkehr zwar dort zu massiven volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Belastungen führt, nicht aber darüber hinwegtäuschen kann, dass auch die Industrie, die Landwirtschaft und der private Hausbrand in maßgeblichem Umfang in die Pflicht genommen werden müssen, um nachhaltig zu einer Senkung von gesundheitsbeeinträchtigenden Immissionen beizutragen.

Des weiteren sind etwa die Grundlagen für die Einordnung der Fahrzeuge in die entsprechende Emissionsklasse – verglichen etwa mit den peniblen Vorbereitungen, die in Deutschland vor der Erlassung der so genannten Plakettenverordnung getroffen wurden – äußerst lückenhaft, verschieben das Problem auf die Vollziehungsebene und lassen daher massive Probleme bei der Umsetzung erwarten.

Der Entwurf versäumt bedauerlicher Weise auch die Gelegenheit, kreative Anreize zur Hebung der Motivation zum Erwerb moderner Niedrigemissionsfahrzeuge (Elektroantrieb mit sog. „Range-Extender“, Erdgasfahrzeuge etc.) zu schaffen.

Nach wie vor sind die Bestimmungen über die Evaluierung von einmal getroffenen Maßnahmen zum Zweck des Hinterfragens ihrer weiteren Erforderlichkeit weitgehend zahnlos und sollten dringend überarbeitet werden.

Die Bestimmungen über die Anordnung von flächenmäßigen Fahrbeschränkungen (insbes Fahrverbotszonen) sind offenbar ausschließlich an den Wünschen der Gebietskörperschaften zur weitgehend aufwandsfreien Kundmachung derartiger großflächiger Verkehrsbeschränkungen orientiert. Entsprechende öffentliche Kritik an diesem Vorhaben wurde bereits geäußert.

In gleichem Sinne wurde auch die beabsichtigte Festsetzung des Höchstbetrages für Organstrafverfügungen auf €108,-- (somit das Dreifache des Regelwertes von €36,-- gem Verwaltungsstrafgesetz) öffentlich massiv kritisiert und wird eine Staffelung der Strafbeträge analog zur StVO nach der 12. FSG-Novelle vorgeschlagen.

Im Teil C) wird unter anderem auf die schon bisher unbefriedigende Festlegung der Widmung von Strafgeleinnahmen hingewiesen und eine Änderung verlangt.

Der ÖAMTC kann den Vorschlägen zum Straßenverkehr im Entwurf daher mit wenigen Ausnahmen keine Zustimmung geben. Die einzige Chance, um ein in sich harmonisches und geschlossenes und gesellschaftlich akzeptierbares Gesetzeswerk zu schaffen, liegt vermutlich darin, je nach Themengebiet (daher gesondert für den Verkehr) Gesprächsrunden einzuberufen, in denen die beteiligten Interessengruppierungen ihre Vorstellungen und Vorschläge unterbreiten und diskutieren können. Ein schriftliches Begutachtungsverfahren wie das laufende kann dazu zwar wertvolle Anregungen zur Verfügung stellen, die fundierte Diskussion aber nicht ersetzen.

### Fehlende Alternativen

Der ÖAMTC bedauert, dass Alternativen zu Fahrverboten in der Novelle kaum angesprochen werden. So sollten etwa die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur als Ziele angesprochen werden.

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass etwa so genannte „Grüne Wellen“ eine dramatische Senkung des Kraftstoffverbrauches und der Emissionen aller Fahrzeuge zulassen, ohne dass ein Verkehrsteilnehmer behindert, verzögert oder mit Kosten belastet werden müsste. Das vorliegende Gesetz erweckt im Übrigen insgesamt den Eindruck, den motorisierten Individualverkehr unbeschadet seines anteilig geringen Beitrages zur Luftverschmutzung über Gebühr belasten zu wollen.

Wesentlich zielführender und aus rechtsstaatlicher Sicht dringend geboten wäre, statt des Fahrverbotes für eine große Zahl von Fahrzeugen gezielt jene Fahrzeuge aufzuspüren, deren Abgaswerte im Betrieb weit jenseits der zulässigen liegen, und diese in der Folge gezielt aus dem Verkehr zu ziehen, um sie einer Sanierung oder Stilllegung zuzuführen.

## **B) Besonderer Teil**

### **Z 8, § 2 Abs 10 (Anlagenbegriff)**

Die Einbeziehung von Schienenfahrzeugen in den Anlagenbegriff ist ausdrücklich zu begrüßen, zumal unbestritten ist, dass insbesondere mit Dieselkraftstoff betriebene Schienenfahrzeuge im Nahbereich von Siedlungen zu einer erheblichen Schadstoffbelastung beitragen. Historische bzw erhaltungswürdige Schienenfahrzeuge (auch Schausteller wie zB die Liliputbahn udgl.) sollten aber ausgenommen sein.

### **Z 17, § 9b Z 4 (Grundsätze zur Erstellung von Programmen)**

Die Streichung der Wortfolge „wenn sie unverhältnismäßig sind, vor allem“ stellt eine unnötige Einschränkung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes dar, der nicht nur auf das Verhältnis von Aufwand und Erfolg sondern auch auf die Verhältnismäßigkeit zwischen Zweckerreichung und Eingriff in bestehende Rechte abstellt. Die Streichung wird daher abgelehnt.

### **Z 25, § 14 (Maßnahmen für den Straßenverkehr)**

#### **Abs 1**

##### **Z 1**

Für den ÖAMTC ist nicht nachvollziehbar, warum der Gesetzgeber weiterhin für Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Ausnahmen zugunsten emissionsarmer Fahrzeuge vorsehen möchte. Es würde durchaus einen immateriellen Anreiz zur Anschaffung von so genannten „Low Emission Vehicles“ bilden, wenn diese etwa berechtigt wären, die gem § 20 Abs 2 StVO bzw § 58 KDV geltenden Rahmen für die Höchstgeschwindigkeit auszuschöpfen – sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit gegen eine derartige Ungleichbehandlung keine Bedenken bestehen.

##### **Z 2**

lit a) Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen:

Grundsätzlich ist diese Festlegung durch den Gesetzgeber nachvollziehbar, um eine Rechtsgrundlage für „Fahrverbotszonen“ udgl. zu schaffen.

Zu beachten sind aber die Anmerkungen zu § 14a.

#### Zum letzten Satz

Abgesehen davon, dass dieser Satz im Nahbereich der Vorschriften über die Kundmachung angeordnet werden sollte, bringt der ÖAMTC seine grundsätzliche Ablehnung einer „Geschwindigkeitsbeschränkung auf Vorrat“ zum Ausdruck. Schon bisher hat die Praxis, das Tempolimit bloß wegen einer hypothetischen Möglichkeit einer Steigerung der Luftbelastung zu verhängen, ohne dass eine solche konkret festgestellt wurde, zu größtem Unmut in der Bevölkerung beigetragen. Daher ist der entsprechende Passus zu streichen.

**Abs 2:**

Der ÖAMTC weist an dieser Stelle auch auf einen Sinn störenden Fehler in der Legende zur Anlage 9 hin:

Diese sei im Gegensatz zur Bezugnahme in § 14 Abs 2 vorletzter Satz in der Entwurfsfassung „zu § 14 Abs 1 Z 1 bis 7“ ergangen. Es sollte daher vermutlich richtig „§ 14 Abs 2 Z 1 bis 4“ heißen.

Allgemeine Klassifizierung von Fahrzeugen

Dem Entwurf fehlt eine Grundlage für die Klassifizierung von allen Fahrzeugen, die nicht in die Ausnahmen des Abs 2 fallen. Die Klassifizierung etwa den Landeshauptleuten zu überlassen wäre völlig absurd, weil keinerlei bundesweite Einheitlichkeit gewährleistet und die Plakette nicht einmal im ganzen Bundesgebiet verwendbar wäre.

Der ÖAMTC ist daher davon ausgegangen, dass die Ex-lege-Ausnahmen samt ihren Einschränkungen nur dann einen Sinn geben, wenn diese Fahrzeuge ohne die Erwähnung als Ausnahmefall in das Fahrverbot fallen würden.

Die in Anlage 9 angesprochenen Grenzen für die Ex-lege-Ausnahmen des § 14 Abs 2 wurden daher als Richtschnur für die allgemeinen Fahrverbote herangezogen.

Die in dieser Anlage genannten Daten für den Inkrafttretenstermin des jeweiligen Fahrverbotes erscheinen daher auch als späteste denkbare Zeitpunkte für die Schadstoffklassenzugehörigkeit der vom Fahrverbot gem Abs 1 betroffenen Fahrzeuge relevant, zumal davon auszugehen ist, dass die Ex-lege-Ausnahmen nur für den Fall geschaffen werden sollen, dass eine Verordnung nach Abs 1 die betreffenden Fahrzeuge auch tatsächlich berühren würde.

Weiteres siehe Anmerkungen zu Anlage 9.

**Zu den Ausnahmen im Einzelnen:****Z.1 (gehbehinderte Personen)**

Im Sinne der Übereinstimmung der Begriffe und in Bezug auf die Zitierung von § 29b StVO müsste es statt „stark gehbehindert“ richtig „dauernd stark gehbehindert“ heißen.

**Z. 4 (elektrischer Antrieb, Gasantrieb)**

Die durch den vorliegenden Novellentext geplante Einfügung des Wortes „ausschließlich [elektrisch angetrieben]“ wird vom ÖAMTC in Hinblick auf so genannte „Range Extender“ (konventionelle Verbrennungsmotoren, die mit einem Generator gekoppelt sind, der die elektrische Antriebsenergie gewinnt) massiv abgelehnt. Obwohl nämlich derartige Fahrzeug in einem innerstädtischen Sanierungsgebiet ausschließlich elektrisch betrieben werden könnten, wären sie vom Fahrverbot betroffen. Vorgeschlagen wird daher die Beibehaltung des bestehenden Textes oder allenfalls die Schaffung des folgenden Textes: „Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, sofern die Fahrzeuge im Sanierungsgebiet ausschließlich mit elektrischer Energie angetrieben werden.“

Hinsichtlich des Begriffes „Gasantrieb“ weist der ÖAMTC darauf hin, dass dieser „Sammelbegriff“ unpraktisch ist und aufgrund der Unterschiedlichkeit der chemischen Zusammensetzung und zur Klarstellung ausdrücklich Flüssiggas (LPG) und Erdgas (CNG) bzw gegebenenfalls auch Wasserstoff u.a. erwähnt werden sollten.

#### Ausnahme für erhaltungswürdige Kraftfahrzeuge

In die Liste der „Ex-lege-Ausnahmen“ sollte unbeschadet der vorstehenden Anmerkungen die Gruppe der „historischen Kraftfahrzeuge“ aufgenommen werden, zumal deren Betrieb in keinem relevanten Verhältnis zu der durch das Gesetz zu vermeidenden Beeinträchtigung der Luftqualität liegt und daher das generelle Fahrverbot einen sachlich nicht gerechtfertigten Eingriff in das ohnehin durch die Nutzungsbeschränkungen bei historischen Kraftfahrzeugen reduzierte Recht auf Eigentum bilden würde.

In einzelnen bisher auf Grundlage des IG-L ergangenen Verordnungen wurden Ausnahmen zugunsten erhaltungswürdiger Kraftfahrzeuge bzw so genannte „Oldtimer“ festgelegt. Es erscheint dringend geboten, für erhaltenswürdige Kraftfahrzeuge, die als Kulturgut erhalten und gefördert werden sollten, eine bundesweite Ausnahmeregelung im Gesetz zu schaffen, um zu vermeiden, dass für jede vom jeweiligen Landeshauptmann verhängte Verkehrsbeschränkung eine Ausnahmeregelung zu verordnen ist. Die bisherige Praxis zeigt, dass sogar hinsichtlich der kleinen Gruppe von erhaltungswürdigen Lastkraftwagen in bloß drei Bundesländern, nämlich Wien, Niederösterreich und Burgenland im Detail unterschiedliche Regelungen geschaffen wurden.

Dringend angeregt wird überdies eine einheitliche Kennzeichnung historischer Kraftfahrzeuge (etwa mittels einem „H“ in der Plakette).

Zu beachten ist dabei auch, dass auch im Ausland von Fahrverboten nicht erfasste und entsprechend gekennzeichnete Fahrzeuge nicht von Fahrverboten erfasst sein sollten.

#### **Abs 4:**

Das Zitat müsste „Abs 2 Z 5“ heißen.

#### **Abs 6:**

Die Streichung der bisher bestehenden Kundmachungsmöglichkeiten unter sinngemäßer Anwendung von § 44 Abs 2b und 3 lehnt der ÖAMTC ab.

Vor allem aber die Einfügung des Satzes „Anordnungen gemäß Abs 1, die flächenhaft, beispielsweise für das gesamte oder Teile eines Ortsgebietes gelten, können durch Kundmachung im Landesgesetzblatt kundgemacht werden.“ ist mit Nachdruck abzulehnen.

Es handelt sich bei derartigen Anordnungen um Verkehrsbeschränkungen, deren Kundmachung qualitativ etwa jener von Kurzparkzonen oder einer flächendeckenden Tempo-30- bzw Tempo-40-Zone ebenbürtig sind. Es wäre vor dem Hintergrund des verfassungsgesetzlich verankerten Gleichheitsgebotes höchst bedenklich, wenn zwar eine Parkzeit- oder Geschwindigkeitsbeschränkung mittels Verkehrszeichen kundgemacht werden müsste, ein Fahrverbot bzw eigentlich das Gebot, eine Plakette mitzuführen aber bloß „virtuell“ kundgemacht würde. Dies hätte massive Ordnungsübertretungen und keinesfalls

eine Verbesserung der Umweltsituation zur Folge. Daher wäre mit massiven Bestrafungen und entsprechendem öffentlichem Protest – auch aus dem Ausland - zu rechnen.

Der in der Folge angeführte Satz: „Der Inhalt dieser Anordnungen ist im Internet auf der Homepage des Landes für jedermann zugänglich zu machen.“ ist zwar im Zusammenhang mit der oben angeführten Bestimmung unzweckmäßig, erscheint aber in seinem Grundsatz interessant. Es sollten daher im Internet ergänzende Informationen über die Geltung von Verkehrsvorschriften verfügbar sein.

Etwa wird an den ÖAMTC immer wieder die Kritik herangetragen, dass dem Rechtsunterworfenen über den Schaltzustand von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und deren Grundlagen zum Beanstandungszeitpunkt keine nachvollziehbare Information zur Verfügung steht. Daher wäre es absolut zu begrüßen, wenn Informationen über die Anordnungen temporärer Verkehrsbeschränkungen im Internet nachlesbar wären, ohne dass die traditionellen Kundmachungformen dadurch ersetzt zu werden bräuchten. Vor Ort soll weiterhin das klassische Verkehrszeichen den Vorrang vor „virtuellen“ Kundmachungen genießen. Zur Nachvollziehbarkeit könnten aber virtuelle Informationen eine nützliche Hilfe für die Entscheidung der Frage bilden, ob ein Rechtsmittel in einem Verwaltungsstrafverfahren ergriffen wird oder etwa eine Anonymverfügung unverzüglich zur Einzahlung gebracht wird. Dies dient auch der Verwaltungsvereinfachung und zur Einsparung von Ressourcen.

## **Z 26, § 14a (Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen)**

### **Abs 1 (Allgemeines)**

Die so genannten „Euro-Abgasklassen“ sollten (auch in Hinblick auf die Unterscheidung von Kraftfahrzeugen der Klassen M1, N1 und M2, M3, N2 und N3 etc. klarer bezeichnet werden.

Jedenfalls wäre näher zu präzisieren, ob das Fahrzeug nach der entsprechenden Abgasklasse typengenehmigt ist oder aufgrund konkreter Abgasmessungen der Euro-Klasse entspricht. Erinnerung sei daran, dass es in Österreich kein „Schlüsselnummern-System“ wie in Deutschland gibt, nach dem ein Fahrzeug schnell, eindeutig und klar einer Klasse zugeordnet werden kann. In Anbetracht schon daraus zu erwartender restriktiver Fahrverbote wäre auch eine subsidiäre Einordnung nach dem Erstzulassungsdatum oft benachteiligend und ist daher als objektives Zuordnungskriterium ungeeignet.

Es müssten daher vor der Anordnung von Fahrbeschränkungen die kraftfahrrechtlichen Voraussetzungen für die präzise Einordnung eines Fahrzeuges geschaffen werden. Genau diese Anordnungen lässt der vorliegende Entwurf aber vermissen.

Es muss zudem auch Vorsorge dafür getroffen werden, dass mittels die Abgasqualität verbessernden Umbauten die Schadstoffemissionen reduziert werden können. Durch eine derartige Maßnahme ist es etwa in Deutschland möglich, die Einordnung des Fahrzeuges in eine der festgelegten Schadstoffklassen zu verändern und ein Fahrzeug somit „aufsteigen“ zu lassen. In diesem Fall wäre aber die Typengenehmigung irrelevant, die realen Abgaswerte wären ausschlaggebend. Ab der so genannten Klasse Euro 3 sind die maßgeblichen Daten leicht aus dem Zulassungsdokument ablesbar, bei Einführung des Scheckkarten-Zulassungsscheines sogar elektronisch. Daher verlangt der ÖAMTC, dass bei der Vergabe von Plaketten die objektiv richtigen Abgasdaten Vorrang vor der (oft verzerrenden) Vereinfachung haben muss.



Zu hinterfragen ist abschließend, wie überhaupt die Zuordnung der Abgasklasse zur Plakettenfarbe erfolgen soll, zumal Unterschiede zur Regelung in Deutschland zu erwarten sind.

Der ÖAMTC verlangt daher ganz allgemein, dass Fahrzeugkennzeichnungen in Umsetzung der Luftreinhalte-Richtlinie nach einem einheitlichen europäischen Muster und nach dem Grundsatz der optimalen Einordnung nach den realen Abgaswerten erfolgt.

#### Plaketten für ausländische Fahrzeuge

Unbeschadet der obigen Ausführungen muss festgelegt werden, wie vorzugehen ist, wenn für das Fahrzeug keine „Euro-Klasse“ verfügbar ist, wie dies etwa bei Fahrzeugen, die in Ländern außerhalb der EU, beispielsweise in der Schweiz zugelassen sind, der Fall ist.

Wie vorzugehen ist, wenn ein Fahrzeug aufgrund einer Nachrüstung (etwa mit Partikelfilter) in eine höhere dortige Abgasklasse „aufgestiegen“ ist, bleibt – wie bereits oben ausgeführt – völlig offen. Es bleibt zu befürchten, dass zB der Besitzer einer deutschen grünen Plakette für Euro 4 nur eine (vermutlich rote) für Euro 3 in Österreich erhält. Dies hätte mit Sicherheit spürbare öffentliche Kritik an der österreichischen Gesetzgebung zur Folge.

Auch in organisatorischer Hinsicht erscheint das geplante Plakettensystem im Hinblick auf Kraftfahrzeugverkehr aus dem Ausland nicht praktikabel. Es ist wohl kaum einem Touristen zumutbar bzw möglich, etwa am Wochenende eine offene Prüfstelle zu finden, die in der Lage wäre, nach Durchführung eines entsprechenden Ermittlungsverfahrens eine Plakette auszugeben.

#### Weiteres

Die Ausführungen über die Anbringung der Plakette erscheinen in Hinblick auf die beabsichtigte Verordnungsermächtigung in Abs 4 entbehrlich.

#### **Abs 2 (Zur Anbringung ermächtigte Stellen)**

Abgesehen von den hier getroffenen Festlegungen sollte ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen sein, wenn – vor allem - aufgrund eines Windschutzscheibenschadens die Plakette ausgetauscht werden muss. In diesem Fall erscheint die Vorlage der Genehmigungsdokumente zum Zweck der Einordnung in eine Abgasklasse entbehrlich, wenn die Daten von der alten Plakette übernommen werden können.

#### **Abs 4 (Verordnungsermächtigung, fehlende Kosten)**

Es ist dem Entwurf nicht zu entnehmen, wie hoch der Preis für die Plakette bzw das mit der Ausstellung verbundene Verfahren sein soll. Um eine Stellungnahme abzugeben, sollten diese aber – etwa aus Erläuterungen – ersichtlich sein. Die kolportierten Kosten von 10 bis 20 Euro erscheinen aber in Hinblick auf den in Deutschland geltenden Tarif von 5 Euro pro Plakette zu hoch.

**Z 27, § 16 (Anordnungen von Maßnahmen über §§ 13 bis 15 hinausgehend)****Abs 2**

Die Verweisung in Abs 2 sollte im Sinne der Entwurfsstruktur in „§ 14 Abs. 2 Z 1 und 4“ geändert werden.

**Z 37, § 30 Abs 1 Z 5 (Organstrafverfügung bis €108,--)**

Der ÖAMTC sieht keinerlei Notwendigkeit, für die Festlegung einer Organmandathöhe im Ausmaß des Dreifachen der im VStG vorgesehenen Beträge. Durch den Vorschlag, nach Übertretungen des § 14 (also der Verkehrsbestimmungen des IG-L) Organstrafverfügungen in der dreifachen Höhe der nach der StVO zulässigen Höhe einzuheben, wird der mehrfach öffentliche Verdacht genährt, dass tatsächlich von dem gesetzlich festgelegten dreimal so hohen Strafrahmen Gebrauch gemacht werden soll und damit die IG-L-Strafen auch faktisch wesentlich höher als jene nach der StVO sein sollen.

Der Vorschlag kann daher nur mit Nachdruck abgelehnt werden.

Vielmehr verlangt der ÖAMTC, eine Bestimmung zu schaffen, die dem § 100 Abs 5b und 5c StVO idFd 12. FSG Novelle entspricht.

Es sollten daher Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h mit Organmandat in Höhe von 20 Euro, von nicht mehr als 20 km/h mit 35 Euro und von nicht mehr als 30 km/h mit 50 Euro bestraft werden.

Dementsprechend sollten Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h mit Anonymverfügung in Höhe von 30 Euro, von nicht mehr als 20 km/h mit 45 Euro und von nicht mehr als 30 km/h mit 60 Euro bestraft werden.

Die Berechtigung zur Ausstellung von Organstrafverfügungen sollte – in Analogie zu § 100 Abs 5a StVO - mit 70 Euro begrenzt sein, allerdings für Übertretungen um mehr als 30 km/h.

Die Verwaltungsstrafe für die Verletzung eines Fahrverbotes (Umweltzone udgl.) sollte sich an der Strafhöhe in Deutschland orientieren. Dort werden für diese Übertretung €40,-- eingehoben.

**Zu Anlage 9**

Die Legende verweist fälschlich auf § 14 Abs 1, es dürfte Abs 2 gemeint sein, dieser allerdings mit anzupassender Absatzbezeichnung.

Die Anlage schränkt zwar nur die Fahrzeuge ein, die von der Ex-lege-Ausnahme des § 14 Abs 2 umfasst sind. Allerdings wäre eine solche Liste auch für alle anderen von der Ausnahme nicht berührten Fahrzeuge von Bedeutung, sodass auch diese Stelle einer kritischen Würdigung zu unterwerfen ist:

Die frühen Zeitpunkte für das Inkrafttreten von Fahrverboten für die betreffenden Abgasklassen hätten dramatische Auswirkungen auf die Benützbarkeit von derzeit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, denn die Ausnahmen hätten wohl nur dann einen Sinn, wenn – wie schon oben ausgeführt - die nicht von der Ausnahme umfassten Fahrzeuge vom Fahrverbot betroffen wären..



So ist etwa ein Verwendungsverbot von so genannten Euro-3-Fahrzeugen zum 1.1.2012 mit einem Fahrverbot für etwa 80 % der derzeit zugelassenen Fahrzeuge verbunden.

Die Gleichbehandlung von mit Benzin- und Diesel betriebenen Fahrzeugen ist sachlich ungerechtfertigt und daher unter Hinweis darauf abzulehnen, dass in Deutschland alle Benzinfahrzeuge mit Katalysator (ab Euro 1) den Fahrzeugen der Klasse Euro 4 gleichgestellt sind. Eine derartige Gleichstellung wäre auch in Österreich in Hinblick auf die Abgasqualität angezeigt.

Das Auslaufen der Berechtigung, „Euro-4-Fahrzeuge“ zu benützen, stellt eine weitere extreme Einschränkung dar, die klar abzulehnen ist.

## **C) Weitere Vorschläge**

### **§ 14 Abs 6c (Vorrang von StVO-Verordnungen vor solchen nach dem IG-L)**

Derzeit besteht nur in der so genannten VBA-Verordnung – IG-L (§ 3) sinngemäß die Festlegung, dass Verkehrsbeschränkungen nach der StVO jenen nach dem IG-L vorgehen. Nach Auffassung des ÖAMTC sollte eine derartige Festlegung im Gesetz, sohin naturgemäß im IG-L, getroffen werden. Systematisch erscheint § 14 Abs 6c hierfür bestens geeignet.

### **§ 30 Abs 2 (Strafgeldwidmung)**

Die Widmung eingehobener Strafgeelder sollte den Bestimmungen des § 100 StVO angeglichen werden.

Es ist nicht einzusehen, dass derzeit der gesamte „Ertrag“ der Strafgeeldeinnahmen der Gebietskörperschaft, welche den Aufwand für die jeweilige Strafbehörde (Bezirkshauptmannschaft bzw BPD) zu tragen hat, zufließt, während etwa der Straßenerhalter, der die Überwachungsanlagen bereitstellt, nicht zumindest einen Kosten deckenden Beitrag vereinnahmen darf. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund unverständlich, als im Falle der Beanstandung eines Fahrzeuglenkers wegen der Überschreitung einer nach der StVO verhängten Verkehrsbeschränkung sehr wohl dem Straßenerhalter namhafte Anteile zufließen.

*Mag. Martin Hoffer  
ÖAMTC, Verkehr und Konsumentenschutz  
Wien, am 10.12.2009*