

**DIE GRÜNEN****Der Grüne Klub im Parlament**  
A-1017 Wien**Telefon** (01) 401 10 - 6698  
**Telefax** (01) 401 10 - 6793, 6883  
**Email:** [infopool@gruene.at](mailto:infopool@gruene.at)  
**Web:** <http://www.gruene.at>Bundesministerium für Land- und  
Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft  
Sektion V / Abt. 4Stubenbastei 5  
1010 Wienvorab per E-Mail: [silvia.baldinger@lebensministerium.at](mailto:silvia.baldinger@lebensministerium.at)

Wien, am 11. Dezember 2009

Sachbearbeiterin: Dr. Meyer

Betrifft: IG-L-Novelle 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum ausgesandten Entwurf für eine IG-L-Novelle darf ich seitens des Grünen Klubs folgende Stellungnahme abgeben:

### 1. Grundsätzliches

Eigentlich selbstverständlich aber angesichts anderslautender Bestrebungen ist es positiv, dass an den österreichischen **Grenzwerten** festgehalten wird und die ohnehin wenigen Abweichungen nicht auf EU-Niveau herabnivelliert werden. Angesichts des Ausmaßes der gemessenen Grenzwertüberschreitungen würde damit die Sanierungsbürde nicht wirklich genommen, aber die Verwertbarkeit bisheriger Statuserhebungen (Verursacheranalysen) und Maßnahmenprogramme (§ 9a) gemindert.

Die **Ausnahmen** beim „Menü“ für die regionalen Beschränkungen des Verkehrs und der Betriebsanlagen werden zwar reduziert, doch bleibt das System noch immer zu kompliziert und zu wenig schlagkräftig.

Die **Umweltzonen-Regelung** nach deutschem Vorbild wird grundsätzlich ermöglicht. Es fehlte dazu ohnehin nur die KFZ-Plaketten-Verpflichtung, damit diese selektiven Fahrverbote nach Emissionsklassen auch effizient überprüft werden können. Stutzig macht allerdings, dass in den Erläuterungen eine Plakette für alle zugelassenen Fahrzeuge (5,78 Mio) berechnet wird.

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**  
Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

**Telefon** (01) 40110 - 6303 **Telefax** (01) 40110 - 6882 **Email:** [christiane.brunner@gruene.at](mailto:christiane.brunner@gruene.at)

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Im Gesetzestext ist die Plakette für jene Fahrzeuge aber vorgesehen, die trotz Umweltzonen-Ausweisung in die Stadt fahren dürfen, eben weil sie geringere Emissionen haben. Sollen also doch wieder alle in die Stadt fahren dürfen? Dann wären wir freilich bei den Schildbürgern.

Sinnvoll ist auch, dass für diese flächenhaften Fahrverbote eigenständige **Kundmachungsformen** geschaffen werden, da unter den strengen Voraussetzungen der StVO Verkehrsbeschränkungen von den Betroffenen leicht zu Fall gebracht werden konnten. Freilich bedeutet die neue Regelung über die Kundmachung auf der Homepage des Landes bzw des Bundes auch, dass diese Verkehrsbeschränkungen möglichst zeitlich und räumlich einfach dh dauerhaft (zB das ganze Jahr) und im gesamten Ortsgebiet verordnet werden sollten. Je flexibler man diese nämlich gestaltet, desto weniger ist die neue vorgesehene Kundmachungsform adäquat. Die Ortsgebiete sind schon durch Schilder kundgemacht. Ähnlich wie die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in der StVO (§ 20) könnten auch die Fahrverbote im Grunde genommen ausschließlich in der Verordnung festgelegt werden. Freilich sind trotzdem die additiv vorgesehenen Hinweisschilder sinnvoll.

Die neue Luftqualitäts-RL 2008 hat zwar Grenzwerte und andere Vorgaben für **Feinstpartikel** (PM<sub>2,5</sub>) eingeführt, doch bleibt das System insgesamt sehr komplex. Dieses System wurde übernommen.

Abgelehnt wird auch die Übernahme der RL hinsichtlich des **Streusands und -splitts**. Diese Emissionen sollen aus der Belastung herausgerechnet werden. Dies ist sachlich nicht gerechtfertigt, denn es handelt sich dabei naturgemäß genauso um gesundheitsgefährdenden Staub. Der Bürokratieaufwand, den diese Ausnahme verursacht, ist beträchtlich!

**Bürgerrecht.** Eingefordert wird die Umsetzung des EuGH-Urteils zum Fall Janecek. Mit Vorabentscheidung zur Rs C-237/07, Janecek, vom 25. Juli 2008, stellte der Europäische Gerichtshof klar, dass Art 7 Abs 3 RL 96/62/EG dahingehend auszulegen ist, dass unmittelbar betroffene Einzelne im Fall der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte oder der Alarmschwellen bei den zuständigen nationalen Behörden die Erstellung eines Aktionsplans erwirken können müssen. Die Mitgliedstaaten haben Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum zu reduzieren. Einem Ermessensspielraum der Staaten hinsichtlich der Ausrichtung der Maßnahmen seien jedoch Grenzen gesetzt, die vor den nationalen Gerichten geltend gemacht werden können. Da das österreichische Recht eine derartige Rechtsdurchsetzung nicht kennt, wären entsprechende Änderungen im IG-L vorzunehmen. Dies missachtet der Novellentwurf jedoch völlig.

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**  
Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6303    Telefax (01) 40110 – 6882    Email: christiane.brunner@gruene.at  
Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

**Gesetzwidrige Vollzugssäumnis bisher.** Die dargelegte Gesetzeskritik soll jedoch nicht davon ablenken, dass das geltende IG-L völlig unzureichend vollzogen wurde. Österreich hat einen Aufschub der Frist zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte bis zum Juni 2011 bei der Kommission beantragt, und zwar für weite Teil Österreichs: 25 Städte/Orte und die Gebiete Reststeiermark, Wiener Umland Süd und Wiener Umland Nord. Die Kommission genehmigte diesen Aufschub mit Ausnahme für Graz. Hier seien die vorgelegten geplanten Maßnahmen nicht ausreichend, um den Grenzwert zumindest im Juni 2011 einhalten zu können. Am 20. November 2009 erging ein Mahnschreiben der Kommission wegen Verletzung der Luftqualitätsrichtlinie an Österreich. Ein Antrag auf Aufschub der Frist für die NOx-Belastung ist schon geplant (siehe Anfrage Abg. Brunner Nr. 2319/J und Antwort von BM Berlakovich vom 7. 9. 2009).

Neben den IG-L-Behörden sind aber auch andere Ressorts und Unterinstanzen mehr als säumig geblieben. Beispielhaft seien hier die fehlende Anpassung an den Stand der Technik vieler Branchenverordnungen durch den Wirtschaftsminister oder die verfehlte autozentrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung (im Besonderen des Verkehrsministeriums) und der Länder angeführt.

## 2. Detailbetrachtung

### **§ 2 Abs 10 – Anlagenbegriff**

In § 2 Abs 10 Zif 3 sollte entfallen: „ausgenommen Verkehrswege“. Verkehrswege sollten in den Anlagenbegriff aufgenommen werden, da ja ohnehin § 20 Abs 1 auch den Neubau von Straßen erwähnt und nun mit der Novelle auch die „Benützung von Straßen“ erfasst werden soll.

### **§ 3 Überschrift**

Die Überschrift ist missverständlich, weil sie den Eindruck erweckt, dass auch die Immissionsgrenzwerte nur für PM<sub>2,5</sub> gelten würden.

### **§§ 7 und 8 – Sonderregelungen für Streusand und Streusplitt**

Diese Sonderregelungen werden abgelehnt:

- Überschreitungen der Grenzwerte aufgrund Streusand sind extra auszuweisen.
- Der Bundesminister legt in einer Verordnung die allgemeinen Regelungen fest, wie man die Anteile des Streusands an der Immission festzulegen hat.
- Der LH muss dann die Nachweise im konkreten Fall vorlegen und auch berichten, ob „angemessene Maßnahmen zur Verringerung der Konzentration“ getroffen wurden.

Wie schon gesagt, ist auch PM<sub>10</sub> „aus Streusand“ nicht weniger gesundheitsgefährlich. Zudem stehen die Methoden zur Herausrechnung dieses Anteils auf äußerst tönernen Füßen. Außerdem wird eine gesonderte Maßnahmenchiene eröffnet und damit das System weiter verkompliziert.

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**

Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6303    Telefax (01) 40110 – 6882    Email: [christiane.brunner@gruene.at](mailto:christiane.brunner@gruene.at)  
 Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

## § 9a Umweltprogramm

Eine terminologische Angleichung an die Richtlinie wird für sinnvoll erachtet, da es in dem Programm lediglich um die Reduktion von Luftschadstoffen geht: „Luftqualitätsplan“.

Wie schon bisher kritisiert ist ja das regionale „Umweltprogramm“ des Landeshauptmanns/der Landeshauptfrau nur ein bloßer Ankündigungskatalog. Durch die Aufnahme von Maßnahmen des Bundes (in dieser Novelle) und die bisherige Anordnung, auch auf Maßnahmen der Länder und Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich zu verweisen, verschwimmen die Zuständigkeiten und Verbindlichkeiten noch mehr. Ein umfassendes „Umweltprogramm“ wird freilich von der EU eingefordert, doch sollte national die gesetzliche Anweisung erfolgen, dass bei jeder gelisteten Maßnahme das jeweils zuständige Organ (nicht bloß „Bund“ sondern das konkrete Vollzugsorgan) genannt werden muss. Weiters sollte auf die Anforderungen nach Anhang XV der RL lit A. Zif 7 bis 9 nicht bloß verwiesen werden, sondern diese Vorgaben inhaltlich wiedergegeben werden.

Weiters wäre es sinnvoll, einen Bundes-Luftqualitätsplan zur Reduktion der Belastungen (das auch Bundes-Maßnahmen nach anderen Gesetzen beinhaltet) vorzusehen. Dadurch soll eine größere Selbstverpflichtung des Bundes entstehen, auf der Grundlage aller relevanten Gesetze Maßnahmen zu setzen und vorab den Aufgabenkatalog festzulegen. Der geltende Aktionsplan nach § 26 b IG-L ist ja nur für die Überschreitung der Alarmwerte vorgesehen, § 22 gilt nur für verkehrsspezifische Maßnahmen, nicht aber für Industrie, Gewerbe, Elektrizitätserzeugung, Bergbau, Abfallwirtschaftsanlagen etc.

## § 13 Regionale Beschränkungen für Betriebsanlagen und Maschinen

Der Glassturz über bereits genehmigte Anlagen soll zwar etwas gehoben werden, aber noch immer können in einem Sanierungsgebiet auf das IG-L gestützte Sanierungsaufträge nicht für alle Arten von Betriebsanlagen erteilt werden. Nur wenn für ein Unternehmen eine Branchen-Verordnung gilt und diese älter als 10 Jahre ist, können auf IG-L gestützte Sanierungsaufträge erteilt werden. Es gibt jedoch noch immer genügend Anlagen, für die lediglich bescheidmäßige Vorgaben gelten. Daher sollte die IG-L-Behörde eine Anpassung auftragen können, wann immer die Luftreinhalte-technik für den relevanten Stoff bei einer Betriebsanlage älter als 10 Jahre ist. Nur wenn die Altanlagen generell in das Sanierungsregime des IG-L einbezogen werden, können neue Anlagen in Zukunft zugelassen werden.

Auch betreffend Maschinen, Geräte und sonstige mobile Einrichtungen soll es gemäß dem Novellentwurf keine Ausnahmen mehr geben. Ein Verbot derartiger Maschinen obliegt gemäß dem Novellentwurf dem BMLFUW. Die Neuerung wird nach der Qualität dieser Verordnung zu beurteilen sein.

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**  
Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

**Telefon** (01) 40110 – 6303 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** [christiane.brunner@gruene.at](mailto:christiane.brunner@gruene.at)  
Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

## §§ 14 und 14a Regionale Beschränkungen für den Verkehr

Schon bisher ermächtigte das IG-L zum Erlass von Fahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Exemplarisch werden angeführt die „Anordnung autofreier Tage, wechselweise Fahr- und Parkverbote für Kraftfahrzeuge mit geraden und ungeraden Kennzeichen, .. Fahrverbote für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen“. Für ein Vorgehen nach dem deutschen Umweltzonen-Modell mit einem zeitlich gestaffelten Fahrverbot nach Emissionsklassen fehlte es bisher an einer Plaketten-Pflicht. Diese wird nun vorgesehen. Die Gestaltung der Plaketten und die Zuordnung zu bestimmten Emissionsklassen obliegt dem BMLFUW im Einvernehmen mit dem BMVIT, die Verordnung der Fahrverbotszone und die zeitliche Staffelung, also ab wann mit welcher Emissionsklasse nicht mehr in die Zone eingefahren werden darf, dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau.

Folgende Vorschläge werden diesbezüglich gemacht:

- Nähere Determinierung bereits im Gesetz, etwa der Art, dass das „Ampelsystem“ eingeführt wird: Grün, Gelb, Rot. Die rote Kategorie trifft – nach den Kraftfahrzeugen, die schon jetzt keine „Einfahr-Plakette“ erhalten, als erste das Fahrverbot, zuletzt dürfen nur mehr KFZ mit grüner Plakette einfahren.
- Um Zeit zu sparen, könnten alle Details der Plaketten-Gestaltung, -Vergabe etc bereits in einer Anlage zum Gesetz festgehalten werden.
- Grundsätzlich wäre auch wünschenswert, wenn die zeitliche Staffelung bundesweit vorgegeben wäre, um es den AutofahrerInnen möglichst einfach zu machen. Dem/der LH bliebe dann nur mehr die räumliche Festlegung der Fahrverbotszone.

Zur Kundmachung: Ergänzend zur grundsätzlichen Äußerung oben wird festgehalten, dass eine eigene Hinweistafel „Fahrverbots- bzw Umweltzone“ nur dann notwendig ist, wenn diese Zone nicht identisch mit dem Ortsgebiet (bzw aneinander anschließenden Ortsgebieten) ist, also kleiner oder größer als dieses ist. Aus ökologischer und rechtsstaatlicher Sicht (Transparenz und Befolgbarkeit der Norm) sollte aber eine Zone zumindest immer das gesamte Ortsgebiet erfassen.

Die Ausnahmen von den möglichen Fahrverboten wurden von derzeit 8 auf 5 Ziffern verkürzt, was begrüßenswert ist. Zusätzlich erfolgt noch die Bindung für die Ausnahmen an eine Mindestemissionsklasse (siehe Anlage 9). Davon kann aber der Landeshauptmann in einer Verordnung nach § 10 IG-L abgehen.

Zur Ausnahme für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird folgende Ergänzung gefordert: „zur Haupttätigkeit zählen jedenfalls nicht Tätigkeiten im Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes“. Diese Klarstellung ist notwendig, da die land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen der Klassen T1 bis T4 und T5 mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50km/h zunehmend auch außerhalb der Land- und Forstwirtschaft als Geräteträger und Zugmaschinen im Gewerbe und im öffentlichen Dienst eingesetzt werden.

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**  
Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

**Telefon** (01) 40110 – 6303 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** [christiane.brunner@gruene.at](mailto:christiane.brunner@gruene.at)  
Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Diese Zugmaschinen haben aber weitaus höhere Emissionen als die der Güterbeförderung, weil sie gemäß der Abgasrichtlinie 2000/25/EG längere Übergangsfristen bis zum Jahr 2012 haben.

Das Zustimmungsrecht des BMVIT gemäß § 14 Abs 1 letzter Satz sollte gestrichen werden.

## **§ 20 Genehmigung von Betriebsanlagen**

Die derzeitige Regelung weicht den Grundsatz, dass eine Anlage nur genehmigt werden darf, wenn die zusätzlichen Emissionen nicht zu einer Grenzwertüberschreitung führen oder diese verstärken, wesentlich auf. Sie ist auch nicht vollzugstauglich. Es sollte daher die Fassung vor der IG-L-Novelle 2006 gelten.

## **§ 31 a Amtsbeschwerde des LH**

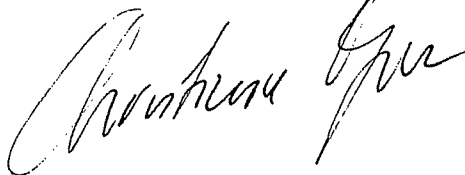
Diese Regelung wird begrüßt. Sie ermöglicht der Behörde, die die regionalen Verkehrsbeschränkungen verordnet und kundgemacht hat, diese rechtlich zu verteidigen.

## **Fehlendes „Klagerecht“ für BürgerInnen und Ersatzvornahme durch den Bund**

Im Sinne des oben dargelegten „Janecek-Urteils“ des EuGH, sollte den BürgerInnen und Umweltorganisationen das Recht eingeräumt werden, den Verfassungsgerichtshof anzurufen, ob ein Maßnahmenkatalog nach § 10 IG-L ausreichend ist, um die Grenzwerte in naher Zukunft einhalten zu können. Der VfGH ist deshalb die richtige Instanz, weil ihm allein die VO-Prüfung und allenfalls Aufhebung obliegt.

Angesichts der Verschärfung der Sanktionen im Fall der Richtlinien-Verletzung durch den Lissabon-Vertrag (schon bei der ersten Verurteilung können Strafgerichte festgelegt werden) wird weiters angeregt, dass dem BMLFUW auch das Recht zur Ersatzvornahme hinsichtlich § 10 IG-L eingeräumt wird. Den Umweltorganisationen und betroffenen BürgerInnen sollte ein Antragsrecht diesbezüglich eingeräumt werden, bei dessen Nichtentsprechung auch der volle Rechtsweg inkl. Höchstgerichte eingeräumt werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Brunner

---

**Mag.<sup>a</sup> Christiane Brunner**

Abgeordnete zum Nationalrat

Umwelt-, Energie- und Tierschutzsprecherin der Grünen im Parlament

**Telefon** (01) 40110 – 6303 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** [christiane.brunner@gruene.at](mailto:christiane.brunner@gruene.at)

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.