



Bundesministerium für  
Land und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Sektion V  
Stubenbastei 5  
1010 Wien



BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65 0  
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	<b>501 65</b> Fax	Datum
BMLFUW- UW.1.3.3/0086- V/4/2009	UV/GSt/Ma	Franz Greil Cornelia Mittendorfer	DW 2262	DW 2105 oder 2541	14.12.2009

## Novelle des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu oa Entwurf wie folgt Stellung:

### Allgemeine Einschätzung

Das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) ist das zentrale Gesetz zur Einhaltung der Grenzwerte bei Luftschadstoffen in Österreich. Im vorliegenden Gesetzesentwurf werden va Änderungen vorgeschlagen, die sich aus Defiziten im Vollzug des IG-L bzw aus der Umsetzung der neuen EU-Richtlinie 2008/50/EG (EU-Luftqualitätsrichtlinie) ergeben. Die BAK nimmt hierzu folgende Gesamteinschätzung vor:

- Die Luftreinhaltepolitik zeichnete sich in der Vergangenheit durch unzureichende und zahnlose Kompetenzen für die dafür zuständigen Landeshauptleute aus. Vor dem Hintergrund der langfristigen Nicht-Einhaltung der Grenzwerte bei Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie sich abzeichnender EU-Vertragsverletzungsverfahren ist der Handlungsspielraum für die zuständigen Landeshauptleute zugunsten effektiver und kostengünstiger Maßnahmen zu verbessern. Zusätzlich sollte der Bund vermehrt Verantwortung für Angelegenheiten der Luftreinhaltepolitik übernehmen, die primär einen (bundes-) länderübergreifenden Aspekt aufweisen. Dies gilt insbesondere für die nationale Strategie zur Umsetzung der Schadstoffkonzentration bei PM 2,5 (AEI).

- Der vorliegende Entwurf enthält hierfür punktuelle Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Regelungsregime. Ob dies für eine nachhaltige Einhaltung von Immissionsgrenzwerten und langfristige Rechtssicherheit ausreicht, bleibt jedoch offen.
- Eine Überprüfung von Immissionsgrenzwerten im IG-L, die von EU-Bestimmungen abweichen, scheint geboten. Eine Anpassung an EU-Vorgaben ist insbesondere bei PM 10 und NO<sub>2</sub> vorzunehmen, soweit die österreichischen Regelungen von der EU-RL abweichende Absenkungen der Grenzwerte vorsehen. Allerdings sollte im Gegenzug, wie in der EU-Richtlinie normiert, in § 20 IG-L anstatt eines „Anstrebens“ die Einhaltung der Grenzwerte normiert werden.
- Neue Handlungsspielräume werden insbesondere bei Verkehrsmaßnahmen gesetzt. Erstmals können verkehrsseitige IG-L-Maßnahmen nicht nur primär für PKW, sondern auch für Lastwägen und Kraftfahrzeugen im „gewerblichen Verkehr“ (Taxiunternehmen, Fahrschulen) auf Basis klarer und nachvollziehbarer Kriterien (Euro-Abgasnormen) gesetzt werden. Dies wird seitens der BAK als Schritt zu mehr Effektivität und Verursachergerechtigkeit begrüßt, da gerade dieses Kfz-Segment eine hohe Fahrleistung mit großem Emissionsminderungspotential aufweist.
- Aufgrund des bisherigen IG-L-Vollzugs sind „Umweltzonen“ keine Novität in Österreich. Die nun vorgeschlagenen Plaketten zur Kennzeichnung von Kfz aufgrund ihrer Euro-Abgasnormen erlauben jedoch einen besseren Vollzug bereits bestehender IG-L-Fahrverbote (zB Graz) bzw unterstützen Fördermaßnahmen (zB niedrigere Parkgebühren für schadstoffarme Pkw) oder fördern ganz allgemein das Bewusstsein der Kfz-Halter über die Umwelteigenschaften ihres Kfz. Seitens der BAK wird jedoch klargestellt, dass mögliche Pkw-Fahrverbote nur bei einer ausreichenden und qualitativ hochwertigen Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden können. Die zumutbare Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen für die erwerbstätige Bevölkerung darf hierbei zu keinem Zeitpunkt infrage gestellt werden. Die endgültige Zweckhaftigkeit von Pkw-Fahrverboten kann nur im regionalen Kontext aufgrund von Immissionsrelevanz, Verursachern und Luftschadstoff (PM<sub>10</sub> oder NO<sub>2</sub>) beurteilt werden.
- Eine Kennzeichnung von Kfz für die Zwecke des IG-L sollte auf Basis einer adaptierten § 57a KFG-Plakette erfolgen. Keinesfalls sollten 2 Plaketten auf Kfz angebracht werden müssen.
- Die Regelung, eine bundeseinheitliche Verordnung über Verwendungsverbote von Maschinen, Geräten und sonstigen mobilen Geräten (Off-road-Fahrzeuge) durch den Umweltminister in schwer belasteten Luftsanierungsgebieten zu erlassen, wird ausdrücklich begrüßt. Die BAK verweist seit Jahren darauf, dass hoch emittierende Dieselmotoren aus diesen Maschinen in der Schweiz aus Arbeitnehmerschutzgründen einer Partikelpflicht unterliegen.



- Ein verstärktes Abgehen von Regelungen in mittelbarer Bundesverwaltung durch Landeshauptleute zugunsten bundeseinheitlicher Regelungen erscheint geboten. Im gegenständlichen Entwurf wird dieser Ansatz erstmalig durch die vorgesehene Kennzeichnungspflicht und das Verwendungsverbot von mobilen Geräten aufgrund von Verordnungen des Umweltministers aufgegriffen. Die BAK befürwortet diesen Ansatz, da diese Maschinen einen entscheidenden Anteil an den Emissionen haben, fordert jedoch zumindest eine analoge Vorgangsweise bei AEI sowie bei wiederkehrenden Emissionsüberprüfungen gemäß § 57a KFG von sogenannten „Off-road-Fahrzeugen“.
- Die vorgeschlagene Kundmachung von flächenhaften Verkehrsbeschränkungen nur aufgrund einer Veröffentlichung im Landesgesetzblatt bzw auf Websites der Landesregierungen und analog auf Bundesebene wird aus Gründen der Rechtssicherheit und Transparenz für Verkehrsteilnehmer abgelehnt. Eine ausreichende Publizität dieser Verkehrsbeschränkungen ist weiterhin unumgänglich.
- Der Entwurf ermöglicht erstmalig, Auflagen für bestimmte Altanlagen im gewerblichen Bereich nach dem Stand der Technik zu erteilen. Dies wird seitens der BAK begrüßt.
- Die Herausnahme von Fahrzeugen der Landwirtschaft aus dem Anlagenbegriff (§ 2 Abs 10 IG-L) sowie bei Maßnahmen des Verkehrs (§ 14 Abs 2 Z 3) wird grundsätzlich abgelehnt. Die ex lege Ausnahme für landwirtschaftliche Fahrzeuge aufgrund der „Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ ist in dieser Form sachlich nicht begründbar.
- Eine Einbeziehung von Eisenbahn und Binnenschifffahrt in den Anlagenbegriff des IG-L bei gleichzeitiger Freistellung der Landwirtschaft und Luftfahrzeugen ist umweltpolitisch nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt.
- Die BAK betont die Bedeutung des Hausbrands bei der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten. Da durch dieses Bundesgesetz nicht auf die landesgesetzlich geregelte Materie „Hausbrand“ zugegriffen werden kann, werden die Bundesländer aufgefordert, verstärkt Anstrengungen (zB geförderter Austausch von alten Heizkesseln) zu unternehmen und kontraproduktive Förderungen (zB Förderung dezentraler Biomasse-Anlagen bei vorhandenen Fernwärmepotentialen) zu unterlassen. Eine Berücksichtigung von sozialen Gesichtspunkten bei einkommensschwächeren Haushalten ist hierfür jedoch unerlässlich.

Die Stellungnahme im Einzelnen:

### **Vorblatt**

Unter "Verhältnis zu Rechtsvorschriften der EU" ist davon die Rede, dass die RL 2008/50/EG in Österreich bis zum 11. Juni "2020" umzusetzen ist. In der RL selbst wird vom "11. Juni 2010" gesprochen. Das sollte richtig gestellt werden.

### **Zu § 2 (10) Begriffsbestimmungen**

#### **Zu Z 7 (§ 2 Abs 8)**

Die Einfügung des Passus "die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben und" könnte dazu führen, dass Sanierungsgebiete nicht definiert werden können, weil (Stichwort: Immissionsuppe) keine solchen Emittenten festgestellt werden konnten. Aus diesem Grund sollte die Einfügung unterbleiben.

#### **Zu Z 8 (§ 2 Abs 10)**

Im Unterschied zum geltenden Recht werden Eisenbahnen und Schiffe nunmehr unter den Anlagenbegriff subsumiert. Ebenfalls nicht ganz klar in diesem Zusammenhang sind die Bestimmungen des § 20, der nunmehr auch auf Eisenbahnen voll zur Anwendung kommt.

Grundsätzlich wird der vorgeschlagene Regelungsansatz bei Eisenbahnen und der Schifffahrt abgelehnt. Aus Sicht der BAK sind isolierte IG-L-Maßnahmen durch Landeshauptleute im motor- und abgastechischen Bereich nicht zielführend. Die netzwerksbezogene Struktur der Eisenbahn sowie technische Interoperabilitätsvorschriften implizieren eine den Landeshauptleuten übergeordnete Ebene zur Problemlösung. Deshalb ist aus unserer Sicht nur eine Strategie auf Bundesebene im Rahmen der ÖBB-Beschaffung oder eines längerfristigen Programms zur Nachrüstung von Diesellokomotiven zielführend. Aus Arbeitnehmerschutzgesichtspunkten wird festgehalten, dass (ungefilterte) Dieselaabgase von Lokomotiven in Werkshallen sehr wohl ein Gesundheitsproblem darstellen. Generelle Feinstaubvermeidungsprogramme (zB Baustellenführung bei ÖBB-Infrastrukturausbauten, Schüttgutproblematik), die auch in anderen Wirtschaftsbereichen vorkommen, könnten dagegen sehr wohl dem IG-L und damit möglichen Maßnahmen durch Landeshauptleuten zugänglich gemacht werden.

Ein ähnlicher Ansatz ist auch bei Schiffen (zB Schwefeloxid bei Schiffsdiesel) geboten.

Wenn schon Fahrzeuge der Landwirtschaft weiterhin privilegiert bleiben sollen, dann nur unter sachlich begründeten Ausnahmen. Eine Definition dafür, was unter „Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ bei Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft zu verstehen ist, fehlt im Übrigen. Auf alle Fälle ist die Verwendung von Traktoren im kommunalen und gewerblichen Bereich hintanzuhalten.



Die BAK verweist darauf, dass die Landwirtschaft ein wesentliches Emissionsaggregat für Feinstaub darstellt. In unzähligen Erhebungen wurde ua darauf hingewiesen, dass Gülle zur Feinstaubimmission nennenswert beiträgt. Den zuständigen Landeshauptleuten muss daher im Rahmen des IG-L möglich sein, die Abdeckung von Güllelagern bzw Ausbringung von Gülle durch Kippstangentechnik vorschreiben zu können.

Die verwirrende doppelte Ausnahme der land- und forstwirtschaftlichen Kfz sollte jedenfalls beseitigt werden: Wenn schon, dann genügt die Ausnahme vom Anlagenbegriff. Die weitere Ausnahme in § 20 (4) 2 trüge lediglich zur Verwirrung bei.

#### **Zu Z 10 (§ 2 Abs 18 bis 27) PM 2,5 / nationale Strategie**

Die Vorgangsweise zur Umsetzung neuer Bestimmungen zu PM 2,5 aus der EU-Richtlinie wird seitens der BAK abgelehnt, da sie bestehende strukturelle Defizite des IG-L geradezu potenziert. Gemäß Entwurf weist der Bund zwar den 3-Jahresmittelwert aus, den Bundesländern obliegt jedoch die Statuserhebung, Programmerstellung, Anordnung der Maßnahmen und Programmevaluierung. Da die Belastung bei PM 2,5 für den „städtischen Hintergrund“ für ganz Österreich ausgewiesen werden muss, sollte konsequenterweise der Umweltminister in Koordination mit den Bundesländern die Maßnahmen setzen.

#### **Zu § 13 Maßnahmen für Anlagen**

Die möglichen Maßnahmenanordnungen für Anlagen in § 13 Abs 1 sind nach wie vor äußerst beschränkt. Die weitreichenden Ausnahmen in Abs 2 sind aus Luftreinhaltegründen nicht zu rechtfertigen. Die strengeren Maßnahmen des § 16 IG-L idgF (zB Festlegung niedrigere Emissionsgrenzwerte und/oder geringerer Massenströme als die in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder darauf beruhenden behördlichen Anordnungen festgelegten) sollten auch in § 13 Abs 1 gelten, da § 16 nur bei Überschreitungen von mehr als 50 % zur Anwendung kommt. Auch nach der Luftqualitätsrichtlinie scheint eine Zweiteilung in sogenannte einfache und sogenannte erhöhte Überschreitungen nicht sinnvoll und zulässig.

Die Streichung der Ausnahme in § 13 Abs 2 (zweiter Satz) wird begrüßt. Es wäre aber eine Streichung bzw eine entschiedene Einschränkung der sehr weitreichenden Ausnahmen in § 13 Abs 2 erster Satz aus Luftreinhaltegründen notwendig.

Die in § 2a nunmehr eröffnete Möglichkeit, bei veraltetem Stand der Technik dennoch bei bestehenden Anlagen Vorschriften gem Abs 1 machen zu können, wird an sich sehr begrüßt. Dies ist ein ganz wesentlicher Schritt zu einer gleichheitskonformen Dynamisierung des Anlagenrechts in Richtung Modernisierung. Allerdings sollte nicht allein das Datum der Kundmachung ausschlaggebend für die Eingriffsmöglichkeit sein. Es müssen auch wesentliche umweltrelevante Bestimmungen in der Verordnung geändert worden sein, sodass auch der Inhalt der Verordnung als aktueller Stand der Technik betrachtet werden kann. Es wird angesichts des rasch voranschreitenden Standes der Technik vorgeschlagen, das Alter der Verordnung auf 5 Jahre einzuschränken, dafür eine Scho-

nung von Anlagen einzuräumen, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt worden sind. Weiters ist natürlich ein wichtiger Gesichtspunkt, dass auch sichergestellt sein muss, dass die Anlage diesem Stand der Technik auch tatsächlich entsprechen muss. Sanierungsmaßnahmen nach IG-L müssen darüber hinaus aber auch möglich sein, wenn der Stand der Technik nicht in einer Verordnung, sondern in einem Gesetz geregelt ist.

Diese Einwände gelten auch für § 16 Abs 4.

Weiters wird außerordentlich begrüßt, dass der Umweltminister eine Verordnung zu erlassen hat, die ein Verwendungsverbot für Maschinen, Geräte und sonstige mobile technische Einrichtungen (§ 13 Abs 2) in Sanierungsgebieten verhängt.

Zur Vermeidung von Auslegungsschwierigkeiten sollte allerdings mittels eines Zusatzes klargestellt werden, dass die Kfz iSd § 1 Abs 2 lit a, b, und c KFG 1967 nicht vom Geltungsbereich des IG-L ausgenommen sind. Etwaige Auslegungsschwierigkeiten zB bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Anhänger könnten dadurch vermieden werden.

#### **Zu § 14 Maßnahmen für den Verkehr**

Generell können aufgrund Z 25 für Kfz Beschränkungen erlassen werden (§ 14 Abs 1). Von möglichen zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen sind bestimmte Fahrzeuge ausgenommen, sofern sie die Euroklassen gemäß Anlage 9 erfüllen. Abgesehen vom generellen Wunsch, die Bestimmungen des § 14 leicht verständlich zu formulieren, sollten auch aus verkehrspolitischen Überlegungen und aus Gründen der Klarheit Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien- und im Werkverkehr in der Aufzählung der Ausnahmen (§ 14 Abs 2) ausdrücklich angeführt werden. Die BAK gibt zu Bedenken, dass mögliche Beschränkungen bei Kfz im Linienverkehr umweltpolitisch kontraproduktiv sein können.

#### **Zu Abs 2 Z 3 Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft**

Die BAK verweist darauf, dass, um Land- und Forstwirte vor Härten zu schützen, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (lof) der Klassen T1 bis T4 und T5 mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h (zB Traktoren) in der zugehörigen Abgasrichtlinie 2000/25/EG längere Übergangszeiten bis zum Jahr 2012 zur Einhaltung niedrigere Emissionswerte eingeräumt wurden, als für Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h, die der Richtlinie 2005/55/EG in Fassung 2005/78/EG entsprechen müssen. Diese land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (lof) der Klassen T1 bis T4 und T5 mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, werden aber auch zunehmend außerhalb der Land- und Forstwirtschaft als Geräteträger und Zugmaschinen im Gewerbe (auch Güterbeförderung) und im Öffentlichen Dienst (zB kommunale Bauhöfe) unter Ausnützung der land- und forstwirtschaftlichen Ausnahmen der Abgasrichtlinie 2000/25/EG (EURO III) eingesetzt. Der mit der relativ umweltfreundlichen Abgastechnologie EURO IV-Motor verbundene Mehrpreis bei der Anschaffung neu zum Straßenverkehr zuzulassender Nutzfahrzeuge hat auch dazu geführt, dass verschiedene gewerbliche Transportaufgaben im Nahverkehr durch "Traktor-



Gespanne“ (Traktor mit schwerem Anhänger) mit billigerer, aber wesentlich umweltschädlicherer Motortechnologie (zB Rauchstoß) durchgeführt werden.

Aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit und des Umweltschutzes sollte die in Abs 2 Z 3 vorgenommene Ausnahme für Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft viel enger gefasst werden. Die BAK regt an, anstatt der Formulierung „in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ auf „in ausschließlicher Ausübung einer laut Zulassung ihrem Verwendungszweck entsprechenden Tätigkeit, jedoch keinesfalls für Tätigkeiten im Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes, einzuschränken“.

#### **Zu Abs 2 Z 4 iVm Abs 2 Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb oder Gasantrieb**

Es erhebt sich die Frage, ob die hier erwähnten Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb auch der Euroklassen-Einteilung der Anlage 9 unterliegen. Weiters wird darauf verwiesen, dass ein Gasantrieb mit unerwünschten Emissionen verbunden ist, deren Ausmaß vom Vorhandensein eines Katalysators abhängig ist.

In den Abs 3 und 4 wird fälschlicherweise "Abs 2 Z 8" zitiert.

#### **Zu § 14 (6) Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen**

Mit der neuen Regel werden zusätzlich zu den bisher schon bestehenden unbefriedigenden Kundmachungsvarianten für Verkehrsbeschränkungen noch weitere vorgeschlagen. So scheint für gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen nach dieser neuen Regelung eine Kundmachung lediglich im Landes- oder Bundesgesetzblatt und auf den jeweiligen Regierungswebsites möglich, ohne dass notwendigerweise zusätzliche Verkehrszeichen oder mindestens Hinweistafeln angebracht werden müssten. So ein Kundmachungsregime ist aus Gründen der Transparenz und Rechtssicherheit für die Verkehrsteilnehmer abzulehnen. Verkehrsteilnehmer müssen rasch und klar erkennen können, welche Verkehrsvorschriften gelten, gleichgültig auf welche Rechtsnorm sich diese Verkehrsvorschriften stützen. Leitgedanke für die Kundmachung muss sein, dass Verkehrsteilnehmer die Verkehrsvorschriften kennen. Es ist für Verkehrsteilnehmer nicht zumutbar, dass sie - etwa vor einer Fahrt in ein anderes Bundesland oder quer durch Österreich - zuerst eine Recherche auf den Websites der Landesregierungen und des BMVIT unternehmen müssen.

#### **Zu § 14a Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen**

Grundsätzlich wäre es sinnvoll, die Regelungen über die Kennzeichnung von Kfz nach IG-L mit den Bestimmungen über die wiederkehrende Begutachtung nach § 57a zusammenzuführen. Es wird nicht als sinnvoll erachtet, zwei ähnliche Plaketten am Fahrzeug anbringen zu müssen. Es wird die Auffassung vertreten, dass die bestehenden Regelungen bezüglich der Prüfplakette gemäß § 57a KFG um die Zielsetzungen des IG-L (Kennzeichnung der Kfz nach Abgasklassen zB durch farbliche Gestaltung) erweitert werden können.

Sollte diesem Vorschlag nicht gefolgt werden, müsste jedenfalls in Abs 1 der letzte Satz überarbeitet werden: Der Nebensatz "die tatsächlich der Abgasklasse entspricht" sollte ersetzt werden durch: "die der im Typenschein des betreffenden Fahrzeuges ausgewiesenen Abgasklasse entspricht".

Laut Ziffer 26 soll im letzten Satz Abs 2 die Ausfolgung oder Anbringung der Kennzeichnung versagt werden, wenn unklar ist, ob das Fahrzeug in eine Euroklasse fällt. Eine Regelung sollte im Entwurf getroffen werden, was mit solchen ungekennzeichneten Fahrzeugen gemacht werden soll.

Weiters werden gemäß Abs 3 des Entwurfes die Hersteller der Abgasklassen-Kennzeichnung für die korrekte Einstufung eines Kfz in eine entsprechende Euro-Klasse verantwortlich gemacht. Nach Auffassung der BAK greift diese Verantwortung zu weit und sollte eher dem Erzeuger des Fahrzeuges, seinem inländischen Bevollmächtigten oder den für die wiederkehrende Begutachtung ermächtigten Stellen überlassen bleiben. Diese Stellen haben auch Zugang und Einblick in ein entsprechendes Register.

Die BAK betont, dass ebenfalls eine Kennzeichnung für Fahrzeuge und Maschinen iSv § 13 Abs 3 vorgesehen werden sollte, die aufgrund einer abgastechnischen Nachrüstung (zB Partikelfilter) den Stand der Technik erbringen und nicht in ein Verwendungsverbot in IG-L-Sanierungsgebieten fallen sollten.

#### **Zu § 17 Vollziehung der Maßnahmen, Vollziehung, Behörde**

Die nötige Umsetzung der Aarhus-Konvention, insbesondere ihres Art 9 Abs 3, impliziert aus Sicht der BAK, aber auch mit Verweis auf die einschlägige Entscheidung der Kommission aus 2007 und die Studie im Auftrag des BMLFUW, einen neuen Abs 5a im gegenständlichen Entwurf.

Demnach muss von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einzelpersonen, Mitgliedern von Bürgerinitiativen nach § 19 Abs 4 UVP-G sowie Umweltorganisationen, die gemäß § 19 Abs 7 UVP-G anerkannt sind, ein Beschwerderecht an den UVS, VwGH oder VfGH zukommen. Dies sollte bei der Erstellung von Maßnahmenplänen, welche Maßnahmen enthalten, die geeignet sind, die Einhaltung der geltenden Schadstoffgrenzwerte in einem angemessenen Zeitraum sicherzustellen sowie der Eignung der in den Maßnahmenplänen enthaltenen Maßnahmen zur Erreichung einer Einhaltung der geltenden Schadstoffgrenzwerte in einem angemessenen Zeitraum gelten.

#### **Zu § 20 Genehmigungsvoraussetzungen bei Anlagen**

Das Anlagengenehmigungsregime des IG-L ist entschieden zu unklar und beinhaltet zu viele Ausnahmen, die durch den Verweis auf Materiengesetze Variationen im Luftreinhalte-recht möglich machen, die keinesfalls der Rechtssicherheit und Transparenz dienen. Unbedingt wäre aber mindestens die Sprachfassung des § 20 zugunsten von Verständlichkeit und Klarheit zu verbessern. So sollte zB die Bestimmung für Straßen in Abs 1 von der sonstigen anlagenrechtlichen Vorschrift optisch getrennt werden. Es sollte auch nicht das Regelungsmodell einer Ausnahme von einer Ausnahme gewählt werden. Wei-



ters ist die Doppelregelung in § 20 Abs 4 im Hinblick auf § 2 Abs 10 zu unterlassen. Bedauerlicherweise enthalten die Erläuterungen zu dieser Bestimmung wenig Klärendes: Der Hinweis, dass die Genehmigungsvoraussetzungen der Absätze 1 bis 3 für Eisenbahnen, Schiffe und Offroad-Geräte nicht gelten, ist unklar. In diesem Fall wären die entsprechenden diesbezüglichen Normen in Abs 4 aufzuführen, andernfalls unterliegen sie doch dem Genehmigungsmodell des Abs 1. Dies ist jedenfalls klarzustellen.

In der Sache ist auch unklar, wer der Adressat von Satz 2 in § 20 Abs 1 ist: Der Erbauer der Straße ist nicht der Benützer der Straße. Es gibt also zwei unterschiedliche Verursacher (von denen die Benützer eben die große Menge der Verkehrsteilnehmer sind). Wie kann dann das „Anstreben“ der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten bewerkstelligt werden? Anstelle dieser teils bestehenden, teils neu vorgeschlagenen Regelung sollte eine Verpflichtung zur Erlassung von Verkehrsbeschränkungen normiert werden.

Um das Problem der Neubewilligungen von Anlagen in Industrie- und Gewerbebezonen nahe von verkehrsreichen Straßen mit Grenzwertüberschreitungen bei NOx zu entschärfen, sollte eine Kompensationslösung (neue versus alte Anlagen) erwogen werden.

#### **Zu § 30 Abs 5 Organstrafverfügungen**

In Z 37 wird als Organstrafverfügung ein Betrag von 108 Euro vorgesehen. Dies wird als überschießend angesehen, da sie das Dreifache einer Verfügung aufgrund § 50 VStG und auch nach der StVO darstellt. Die StVO kennt nur eine Organstrafverfügung von 70 Euro, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung um 30 km/h überschritten wurde.

#### **Zu § 31a Amtsbeschwerde**

Zur Verteidigung des objektiven Rechts ist es wünschenswert, wenn in § 31a eine Amtsbeschwerde des Landeshauptmannes wegen Rechtswidrigkeit an den Verwaltungsgerichtshof eingeführt wird. Da es sich bei den hier angeführten Bescheiden der Unabhängigen Verwaltungssenate vorwiegend um Strafbescheide handeln wird, ist eine mögliche Korrektur wegen Rechtswidrigkeit aus rechtsstaatlichen Gründen zu begrüßen. Allerdings sollte diese Amtsbeschwerde nicht nur wegen Bescheiden nach § 14 (Maßnahmen für den Verkehr), sondern für alle Maßnahmen (§§ 13 bis 16) eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel  
Präsident



Maria Kubitschek  
iV des Direktors