

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung 54
Stubenring 1
1012 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/Fu/nk
Dr. Elisabeth Fuherr

Durchwahl
3425

Datum
11.12.2009

Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft/ Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die WKÖ dankt für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs für eine Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) und nimmt dazu im Folgenden Stellung.

1. ALLGEMEINES

Die Novelle erfolgt in Umsetzung der neuen Luftqualitätsrichtlinie der EU (RL 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa) vom 21. Mai 2008. Die Richtlinie (im Folgenden RL genannt) ist bis 11. Juni 2010 in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Aus der Sicht der Wirtschaft ist die Novelle äußerst kritisch zu sehen: Einerseits sieht sie gravierende Verschärfungen vor, die sich nicht unmittelbar aus der RL ableiten lassen, andererseits fehlen im Novellen-Entwurf wesentliche Bestimmungen der RL, die den Mitgliedsstaaten einen Spielraum bei der Einhaltung der Grenzwerte bieten sollen. So ist insbesondere die relevante Bestimmung aus Anhang III./ A. 2 der RL nicht im Novellen-Entwurf umgesetzt, wonach Grenzwerte für Luftschadstoffe an bestimmten Orten nicht beurteilt werden (Orte, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat, auf Industriegeländen, in industriellen Anlagen, auf Bahnhöfen).

Besonders ist zu kritisieren, dass die Novelle die standortpolitisch unerlässliche Grenzwertanpassung an die EU-Werte (hinsichtlich der Schadstoffe PM₁₀ und NO₂) nicht vorsieht.

Aus der Sicht der Wirtschaft ist es wichtig, dass bei der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie durch die IG-L-Novelle standortpolitischen Erfordernissen Rechnung getragen wird, durch

- a) keine Schlechterstellung von Investoren in Österreich durch ein golden plating
- b) Übernahme der für die wirtschaftliche Entwicklung positiven Regelungen der RL.

Im Vergleich zu diesem Anforderungsprofil ergeben sich für die WKÖ folgende Hauptkritikpunkte zum Begutachtungsentwurf:

→ Fehlende Anpassung der Grenzwerte an die EU-Werte

Die Luftqualitätsrichtlinie der EU sieht zum Schutz vor Luftschadstoffen Immissionsgrenzwerte vor, die in den Mitgliedsstaaten nicht überschritten werden dürfen. Die Grenzwerte wurden aufgrund der Empfehlung der WHO festgelegt und stellen somit einen qualifizierten Gesundheitsschutz sicher. Die Einhaltung der sehr ambitionierten Grenzwerte stellt praktisch alle Ballungsräume Europas vor große Probleme.

Die EU hat daher in Einsicht der strengen Grenzwerte in einer Revision der EU-RL ua den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit eingeräumt, einen Aufschub bei der Einhaltung von Grenzwerten zu beantragen, und davon abgesehen, die Grenzwerte weiter abzusenken.

Österreich leistet sich einen europäischen Alleingang auf Kosten des Wirtschaftsstandorts.

Das österreichische Umsetzungsgesetz, das „Immissionsschutzgesetz-Luft“ (IG-L) sieht gegenüber den EU-Werten **deutlich strengere Grenzwerte** bei den Luftschadstoffen PM₁₀ (Feinstaub) und NO₂ (Stickstoffdioxid) vor. Die österr. Verschärfung ist nicht marginal, sondern beträchtlich; sie beträgt bei NO₂ 25% und bei PM₁₀ 28,6% im Vergleich zu den Grenzwerten der EU-RL (siehe Grenzwertvergleiche)!

Österreich ist das einzige Land in der EU, das die bereits strengen RL-Werte noch einmal nachgeschärft hat. Wir haben somit europaweit mit Abstand die strengsten Spielregeln für die wirtschaftliche Entwicklung in unserem Land.

Die verschärften österr. Werte bringen nach Ansicht namhafter Mediziner (zB Prof. Christian Vutuc, Abteilung für Epidemiologie; Zentrum für Public Health an der Medizinischen Universität Wien) **keinen Mehrwert für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung**. Auch die WHO bestätigt in ihren aktuellen Guidelines zur RL wieder die Treffsicherheit der Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie für PM₁₀ und NO₂ aus gesundheitspolitischer Sicht.

Es gibt daher auch aus der Sicht des Gesundheitsschutzes kein Argument, die strengen Werte aufrecht zu erhalten.

Folgen der Grenzwertverschärfung

Die (nicht nur vorübergehende) Überschreitung eines IG-L-Grenzwertes verpflichtet den jeweils zuständigen Landeshauptmann unverzüglich Maßnahmen gegen Hauptemittenten (Verkehr, Anlagen, Hausbrand) einzuleiten und das betroffene Gebiet als „Sanierungsgebiet“ auszuweisen.

- Erschwerte wirtschaftliche Entwicklung

In einem Sanierungsgebiet sind Betriebsansiedlungen oder -erweiterungen massiv erschwert, da dort ein strengeres Anlagengenehmigungsregime gilt. Darüber hinaus ist in aufwändigen Feststellungsverfahren die UVP-Pflicht eines Projekts bereits ab dem halben Schwellenwert zu prüfen. Das schreckt Investoren ab, die wirtschaftliche Entwicklung in der betroffenen Region gerät ins Stocken.

Allein in der Industrie sind österreichweit nicht weniger als 6000 Betriebe von den strengen Grenzwerten betroffen, die bereits jetzt ihren Standort in einem luftbelasteten Gebiete haben. Auch umweltpolitisch erwünschte Investitionen sind durch den überzogenen österr. Grenzwert für Feinstaub gefährdet.

- Hürden beim Infrastrukturausbau

Aber auch die Realisierung von wichtigen Infrastrukturvorhaben wird durch die strengen österr. Grenzwerte in Frage gestellt, da bei Straßen- und Schienenbauvorhaben die Grenzwertentwicklung der nächsten 10 Jahre mitprognostiziert werden muss.

Bekanntes Beispiel: Die Umfahrung Haid in OÖ, die 2007 problemlos mit den EU-Werten gebaut hätte werden können, konnte aufgrund des strengen österreichischen Grenzwerts jedoch bis heute noch nicht realisiert werden. Wie das Beispiel zeigt, treffen die strengen österreichischen Grenzwerte nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Interessen von Anrainern und Bevölkerung!

Auch Bahnprojekte, die für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wichtig sind, können am strengen NO₂-Grenzwert scheitern.

- Nachteilig für das Image Österreichs als Tourismusland

Nicht zuletzt steht Österreich, das im Umweltranking auch im Luftbereich einen Spitzenplatz in Europa einnimmt, aufgrund des Alleingangs des IG-L-Gesetzgebers schlechter da als es ist. So wären die nach EU-Werten auszuweisenden Sanierungsgebiete wesentlich kleiner bzw weniger als die nach den österreichischen Werten ausgewiesenen (siehe zB Vgl. Sanierungsgebiete OÖ; in Stmk).

Die Absurdität der strengen österreichischen Grenzwerte zeigt sich auch an folgendem Beispiel: In Bad Ischl gab es im Jahr 2006 an mehr als 25 Tagen Überschreitungen des PM_{2,5}-Grenzwerts. Mit der im IG-L vorgesehenen Absenkung der erlaubten Überschreitungstage (von derzeit: 30 Tagen/ EU-35 Tage) auf nur mehr 25 Tage ab 2010 wird Bad Ischl im Jahr 2010 zum „Sanierungsgebiet“.

Mit den schärferen Grenzwerten sind schwere, rein hausgemachte, Standortnachteile verbunden sowie eine eklatante Benachteiligung österreichischer Investoren gegenüber ausländischen Konkurrenten, die nicht nur angesichts der Wirtschaftskrise nicht mehr länger zu verantworten sind.

EU hat RL-Grenzwerte erneut als ausreichend streng bestätigt.

Die LuftqualitätsRL wurde erst kürzlich einer Revision unterzogen, (RL 2008/50/EG. sog. "CAFE-RL" vom 21. Mai 2008), bei der durch die EU-Kommission, den Rat und das Parlament sämtliche Grenzwerte ausführlich diskutiert worden sind und alle zu dem Schluss gekommen sind, dass eine weitere Absenkung der Grenzwerte zum Schutz der Bevölkerung nicht erforderlich sei.

(Das EU-Parlament hatte in seiner 1. Lesung sogar eine Erleichterung beim PM₁₀ Grenzwert beschlossen!)

Angesichts dieser aktuellen, neuerlichen europäischen Einigung auf die geltenden RL-Grenzwerte stellt sich Österreich mit dem unreflektierten Beharren auf seinen europäischen Alleingang - ohne Nutzen für die Gesundheit - wirtschaftlich und standortpolitisch selbst ins Out.

Die Bundesregierung hat das Problem erkannt und eine Entschärfung vereinbart.

In den Koalitionsverhandlungen wurde das Problem thematisiert und im Regierungsprogramm 2009 dazu festgehalten, dass die IG-L-Grenzwerte an die EU-Werte anzupassen und ein golden plating zu vermeiden ist (siehe Kapitel "Infrastruktur und Verkehr", Unterkapitel 3.3. "IG Luft"). Diese Vereinbarung bezog sich auf alle Grenzwerte, nicht nur auf die neuen Regelungen zu PM_{2,5}.

In Umsetzung des Regierungsprogramms und in Anpassung an EU-Recht, aber auch in Verantwortung gegenüber dem Standort Österreich und der Arbeitsplatzsicherung ist der aufgezeigte eklatante Wettbewerbsnachteil in der Novelle zu beheben.

Eine Synchronisation der IG-L-Werte für PM₁₀ und NO₂ mit den Werten der RL ist daher eine conditio sine qua non für die Zustimmung der WKÖ zur Novelle.

→ Der Anwendungsbereich darf nicht einseitig zu Lasten der gewerblichen Wirtschaft ausgedehnt werden

Unverständlich ist, dass künftig Bahn, Schiffe und Flughäfen von Maßnahmen des IG-L erfasst werden sollen und im gleichen Atemzug land- und forstwirtschaftliche Anlagen weitgehend ausgenommen werden sollen.

Diese Ungleichbehandlung ist verfassungsrechtlich und EU-rechtlich bedenklich und im Hinblick auf die unbestrittene Umweltfreundlichkeit der Transportmittel Bahn und Schiffe auch umweltschädlich absolut kontraproduktiv. Mit Unterstützung der Politik bemüht sich die Wirtschaft seit Jahren, ihren Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und nun sollen die Anschlussbahnen, die selten elektrifiziert sind, in Frage gestellt werden?

→ Verschärfungen für bestehende Betriebsanlagen

- Der bisherige Bestandsschutz von Anlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, wird deutlich aufgeweicht. Unternehmer, die die sie betreffende Emissionsverordnung einhalten, dürfen nicht via IG-L zur Kasse gebeten werden, wenn Grenzwertüberschreitungen durch andere Emittenten verursacht werden.
- Ganz besonders inakzeptabel ist jedenfalls auch die vorgesehene VO-Ermächtigung für den BMLFUW (ohne Einvernehmenskompetenz mit dem BMWFJ) bestimmte Maschinen und Geräte in Sanierungsgebieten komplett zu verbieten. Abgesehen von verfassungsrechtlichen Bedenken (Schutz des Eigentums) kann damit der gesamte Weiterverarbeitungsbetrieb in einem Unternehmen stillgelegt werden. Nicht alle Maschinen (insb Spezialmaschinen im Baubereich, bei Zementwerken, oder Stahlwerken) sind nachrüstbar bzw nur so, dass damit ihre Leistung drastisch reduziert und gleichzeitig der Treibstoffverbrauch entsprechend erhöht wird.

Fazit: Maschinen, die den für sie verordneten Zulassungsvorschriften (MOT-V gem GewO) entsprechen, müssen uneingeschränkt einsetzbar bleiben. Nachrüstungen dürfen nur dann verordnet werden, wenn sie technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar sind.

→ **Wichtige Ausnahmen im Verkehrsbereich gestrichen**

Absolut inakzeptabel ist die Streichung der für den reibungslosen Ablauf des Wirtschaftsverkehrs unabkömmlichen ex-lege-Ausnahmen von Fahrverboten, insb für den Werkverkehr, für den Ziel- und Quellverkehr. Unverständlich ist die Streichung der Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr.

→ **Sinnhaftigkeit von Umweltzonen ist kritisch zu hinterfragen**

Auch wenn das IG-L nur die Rechtsbasis für eine allfällige Einführung von Umweltzonen in den Ländern schafft, ist dieser Schritt genau zu überlegen. Die Erfahrungen aus Deutschland sind heranzuziehen. Die DIHK kommt in ihrer Bewertung der Umweltzonen in Deutschland zu dem Schluss, dass ein hoher bürokratischer Aufwand einem sehr geringen Effekt gegenübersteht. Das Institut für Wirtschafts- und Standortentwicklung Steiermark hat die zu erwartenden Auswirkungen auf Graz untersucht und lehnt die Einführung von Umweltzonen wegen mangelndem Kosten-Nutzenverhältnis und der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Region ab.

Auf EU-Ebene werden derzeit Evaluierungen von bereits bestehenden Umweltzonen in Europa vorbereitet (Aktionsplan urbane Mobilität). Diese Ergebnisse sollten jedenfalls abgewartet werden.

Keinesfalls sollte eine derart folgenreiche Regelung ohne ausreichenden Diskussionsprozess mit betroffenen stake-holdern eingeführt werden.

→ **Fehlen wesentlicher Bestimmungen der neuen LuftqualitätsRL**

- Eine wesentliche Regelung der RL, wonach Grenzwertüberschreitungen an bestimmten Orten (zB dort, wo keine dauerhafte Bevölkerung ist oder in Betriebsgeländen) irrelevant sind und keine Maßnahmen gegen Emittenten erfordern, wurde nicht übernommen (siehe Anhang III. A Zif 2).
- Weiters fehlt die in der RL getroffene, für Betriebsanlagengenehmigungen notwendige Klarstellung, dass unter „Luft“ (im Sinne des IG-L) nicht die Luft in Arbeitsstätten zu verstehen ist (siehe Art 2 Abs 1).

Diese Regelungen der RL müssen bei der Umsetzung in die Novelle unverwässert aufgenommen werden.

Zum neuen Regelungsregime für PM_{2,5}

- **Erstmals wird (entsprechend der RL) ein Regelungsregime für PM_{2,5} eingeführt.**

In Erkenntnis der besonderen Gesundheitsgefährdung (noch stärkere Lungengängigkeit als PM₁₀) wird zusätzlich zu dem bisher vorgesehenen Grenzwert für den Feinstaub PM₁₀ ein Regelwerk für den Ultrafeinstaub PM_{2,5} eingeführt. Das neue Grenzwertregime für PM_{2,5} folgt dabei den Vorgaben der RL (Annex XIV der RL).

Im tabellarischen Überblick stellt sich das neue Regelungspaket für $PM_{2,5}$ (gemäß der RL) wie folgt dar:

Nationales Expositionsreduktionsziel	sollte erreicht werden
lineare Reduktion zwischen 0% und 20% in den Jahren 2010-2020	2020

Exposure concentration obligation	ist zu erreichen bis
20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2015

Zielwert	sollte eingehalten werden am
25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW)	1.1.2010

Grenzwert	ist einzuhalten am
Stufe 1: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW)	1.1.2015
Stufe 2*: 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1.1.2020

*erst nach Revision 2013

- Umsetzung im Entwurf zum IG-L

a) Grenzwert für $PM_{2,5}$

gemäß Anlage 1b: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert. Der Grenzwert tritt (gemäß Artikel VII Abs 7) mit 1.1.2015 in Kraft; der Wert entspricht den RL-Vorgaben.

b) Zielwert für $PM_{2,5}$

gemäß Anlage 5c: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Mittelwert während eines Kalenderjahres. Der Zielwert tritt mit 1.1.2010 in Kraft. Der Wert entspricht der RL.

c) Zusätzlich zum Grenzwert zu $PM_{2,5}$ wird entsprechend der RL das „Nationale Ziel für die Reduzierung der Exposition“ eingeführt. Das bedeutet eine relative Reduktionsverpflichtung der Mitgliedstaaten um voraussichtlich 20% im Zeitraum von 2010 bis 2020, im Vergleich zum Average Exposure Indicator (AEI) 2011.

d) Eine weitere Verpflichtung im Bezug auf $PM_{2,5}$ ist die „Verpflichtung im Bezug auf die Expositionskonzentration“, die unter 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Die Einhaltung dieser Verpflichtung auf EU-Ebene wird anhand eines AEI für das Jahr 2015 ermittelt. Der AEI für das Jahr 2015 ist der Mittelwert der Messergebnisse an Messstellen für den städtischen Hintergrund in den Jahren 2013, 2014 und 2015. Diese Verpflichtung ist kein Grenzwert im klassischen Sinn, da sie sich auf einen Mittelwert bezieht.

Auswirkungen des neuen Regelungsregimes für PM_{2,5}

Da es in Österreich keine Langzeiterfahrungen mit den Messungen von PM_{2,5} gibt, ist eine genaue Beurteilung der Auswirkungen auf die Wirtschaft schwierig. Da der PM_{2,5} Anteil an PM₁₀ zwischen 70% und 90% liegt, kann man aber davon ausgehen, dass es zu weiteren Ausweisungen von Sanierungsgebieten aufgrund der neuen Regelungen kommen wird. Wir anerkennen aber die Notwendigkeit, RL-Vorgaben umzusetzen. Die neuen Regelungen für PM_{2,5} orientieren sich zwar an der RL; die entsprechenden Berechnungsgrundlagen (zB Annex 9) sollten im Gesetzestext jedoch so dargestellt werden, dass sie auch ohne Rechenbeispiel verständlich sind.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass in § 2 Abs 21 nicht nur der AEI 2011 definiert, sondern auch als Sollensnorm formuliert wird. Ebenso sind die Abs 23 und 24 als Sollensnorm formuliert. In Abs 23 kommt noch hinzu, dass die Formulierung „das Ziel soll schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit verringern“ in Sinn entstellender Weise von der Formulierung der RL abweicht. Demgegenüber spricht die RL in Art 2 Z 22 davon, dass „eine prozentuale Reduzierung... mit dem Ziel festgesetzt wird, Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu verringern,...“

Betreffend die durchschnittliche Exposition, die Indikatoren für die Expositionskonzentration und das nationale Reduktionsziel ist die Systematik der RL wesentlich übersichtlicher, weshalb die Novelle sowohl sprachlich als auch systematisch Art 2 Z 20 bis 22 und Anh XIV der RL folgen sollte.

- **Vollzugserleichterungen/Aufschub für die Erreichung von Grenzwerten**

Um der Erkenntnis Rechnung zu tragen, dass praktisch alle europäischen Ballungsräume Schwierigkeiten mit der Einhaltung der strengen Grenzwerte haben, sieht die RL die Möglichkeit vor, unter bestimmten Voraussetzungen einen Aufschub für die Einhaltung eines Grenzwerts zu erzielen. Gemäß Art 22 können Mitgliedstaaten für die Einhaltung der Grenzwerte für **Stickstoffdioxid** und **Benzol** die vorgesehenen Fristen **um höchstens 5 Jahre** verlängern lassen, wenn sie gleichzeitig mit dem diesbezüglichen Antrag der Kommission einen Luftqualitätsplan vorlegen.

Eine Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte von PM₁₀ kann bis zu **3 Jahre ab Inkrafttreten** der RL dann beantragt werden, wenn die Einhaltung in einem Gebiet nicht möglich ist aufgrund:

- ⇒ standortspezifischer Ausbreitungsbedingungen oder
- ⇒ ungünstiger klimatischer Bedingungen oder
- ⇒ grenzüberschreitender Einträge.

Österreich hat von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch gemacht und im Oktober des Vorjahres einen Antrag an die Kommission um Aufschub der Einhaltung der Grenzwerte betreffend PM₁₀ angesucht. Die Kommission hat dazu auch einigen Regionen Österreichs einen Aufschub gewährt.

Den Antrag auf Gewährung eines Aufschubs zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid wird Österreich noch stellen; dazu ist erst seitens der Kommission eine Fristsetzung abzuwarten.

Im Entwurf fehlt ein Hinweis auf die Aufschubmöglichkeiten bzw. auf die Bedachtnahme eines bereits erteilten Aufschubs. Es kann aber nicht sein, dass im IG-L die seitens der Kommission erteilten Aufschübe vollkommen ignoriert werden, anderenfalls der Sinn der europarechtlich gewährten Vollzugserleichterung konterkariert werden würde.

Die zu Recht erfolgte Inanspruchnahme der Aufschubmöglichkeiten durch Österreich für PM₁₀ sowie die geplante hinsichtlich NO₂ zeigt einmal mehr, wie paradox ein weiterhin unreflektiertes Festhalten an den strengeren österreichischen Grenzwerten für diese Luftschadstoffe wäre. Einerseits nimmt Österreich an den europäischen Spielregeln teil, andererseits konterkariert es diese durch einen sinnlosen europäischen Alleingang wieder. Damit wird nicht zuletzt auch Österreichs Glaubwürdigkeit in Frage gestellt.

2. ZU DEN EINZELNEN NEUEN REGELUNGEN

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Wie eingangs erwähnt, bedarf es für den Vollzug einer dringenden Klarstellung, was unter „Luft“ iSd IG-L zu verstehen ist. Wir fordern daher die Übernahme der Definition aus der RL:

„Luft“ ist die Außenluft in der Troposphäre mit Ausnahme von Arbeitsstätten im Sinne der Richtlinie 89/654/EWG des Rates vom 30. November 1989 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten, an denen Bestimmungen für Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten und zu denen die Öffentlichkeit normalerweise keinen Zugang hat.“

Zu § 2 Abs 8 (Definition Sanierungsgebiet)

Wie bisher wird das Sanierungsgebiet als jener Teil des Bundesgebiets definiert, in dem sich die Emissionsquellen befinden. Im Entwurf erfolgt dahingehend eine Präzisierung, als dabei nur jene Emissionsquellen relevant sind, die einen **erheblichen** Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben.

Die neue Definition des Sanierungsgebiets wird grundsätzlich begrüßt. Wesentlich ist jedoch auch die Verschränkung zwischen Sanierungsgebiet und Messstellen. Daher soll als letzter Satz hinzugefügt werden: „[...] Das Sanierungsgebiet wird durch repräsentative Messstellen abgebildet.“

§ 2 Abs 10 Z 2 lit a (Anlagenbegriff)

Der Anlagenbegriff, und somit der Anwendungsbereich des Gesetzes, wird durch die Streichung von Ausnahmen deutlich erweitert:

- So werden nur noch jene Kraftfahrzeuge iSd § 2 Abs 1 Z 1 KFG vom Anlagenbegriff ausgenommen, die vorwiegend zur Verwendung auf öffentlichen Straßen sind. Damit entfällt die bisherige Ausnahme für KFZ, die mit demselben Motor, der der Fortbewegung dient, auch eine Maschine betreiben vom Anwendungsbereich des IG-L. Damit könnten künftig zum Beispiel Bagger, Dumper, Straßenwalzen, Schubraupen, aber auch Stapler vom IG-L erfasst sein.

Diese Regelung ist unklar und viel zu unbestimmt: Bedeutet bspw. die Zulassung des Kfz zum öffentlichen Verkehr bereits auch dessen vorwiegende Bestimmung? Zudem ist festzuhalten, dass der sog. „Off-road-Bereich“, den man offensichtlich mit dieser Novellierung vollständig unter den Anwendungsbereich des IG-L bringen möchte, nur für max 3-5% der gesamten, durch den Verkehr verursachten, Immissionen verantwortlich ist. Diese Ausdehnung würde daher auch nur marginale absolute und relative Immissionsreduktionen bewirken.

Gleichzeitig ist Sorge zu tragen, dass jene Kraftfahrzeuge, die (auch) als Anlage iSd IG-L gelten, nicht zusätzlich von den in § 14 angeführten Einschränkungen für den Verkehr betroffen

sind. Es würde der Systematik und Logik dieses Bundesgesetzes widersprechen, wenn für ein- und dieselbe Maschine sowohl die Auflagen für Anlagen als auch die Beschränkungen für den Verkehr wirksam werden könnten.

Die WKÖ plädiert daher vehement dafür, die bisherige sach- und praxisgerechte Regelung beizubehalten.

- Neuerdings sollen auch Eisenbahnen und Schiffe sowie Anlagen, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen (Flughäfen), vom Anlagenbegriff des IG-L erfasst werden. Diese Erweiterungen werden mit Nachdruck abgelehnt

Eisenbahn und Schifffahrt

Bei Anlagen (Neubau, Bestand von Infrastrukturen) werden künftig sowohl Bauphase als auch Betrieb hinsichtlich ihrer Immissionsauswirkungen betrachtet. Neu hinzu kommt die Betrachtung des betrieblichen Ablaufs mit „Rollenden bzw Schwimmenden Fahrzeugen“, der bisher (kraft gesetzlicher Vorschrift) von möglichen Maßnahmen ausgenommen war. Einschränkungen könnten sich zB im Zusammenhang mit der Errichtung und den Betrieb bestehender Eisenbahninfrastrukturanlagen ergeben, die nicht für den elektrischen Betrieb gedacht sind oder bei bestehenden Anlagen für Lokomotiven, die im Verschub eingesetzt werden.

Die Beseitigung der Ausnahmen für Eisenbahnen vom Anlagenbegriff richtet sich – so die Intention des Entwurfs – nicht gegen E-Loks. Anlagen von Nebenbahnen und Privatbahnen sind aber durchwegs nicht elektrifiziert und damit möglicherweise künftig stärker im Focus von Beschränkungen zur Luftreinhaltung. Analog dazu können in Zukunft auch in der Schifffahrt umfassendere Restriktionen, zB im Bereich von Hafenanlagen, festgelegt werden, die auch Schiffe betreffen können.

Bei Eisenbahnstrecken und Wasserstraßen steht durchwegs der überregionale Aspekt des Personen- und Gütertransports im Vordergrund. Bei der Festlegung von Luftreinhaltemaßnahmen überwiegen vor allem regionale Aspekte. Eine Zersplitterung der Rechtsgrundlagen für Transporte über Bundesländer- bzw Staatsgrenzen hinweg erscheint nicht sinnvoll.

Neben dem Öffentlichen Personen(nah)verkehr ist auch der Cargo-Verkehr betroffen einschließlich der Werks- und Anschlussbahnen von Industriebetrieben, die meist nicht elektrifiziert sind. Der Verschub wird in der Regel mittels Dieseltriebfahrzeugen vorgenommen (zB am Güterterminal Werndorf). Ohne die Gewährung einer Ausnahme bzw im Zuge der Erlassung von Verboten wird es zu Stilllegungen von Anschlussbahnen gegebenenfalls auch auf Nebenstrecken kommen.

Die Umstellung (Elektrifizierung) von Antriebs- und Verschubfahrzeugen, der Schieneninfrastruktur sowie der Austausch in Häfen verwendeten Buxern führt zu beachtlichen wirtschaftlichen Belastungen und birgt die Gefahr in sich, dass Geschäftsaktivitäten von Verkehrsträgern, die als umweltfreundlich gelten, unrentabel und damit aufgegeben werden.

Die ÖBB-Triebfahrzeugflotte beispielsweise besteht aus Fahrzeugen mit einem Alter von bis zu 40 Jahren. Der Wegfall der Ausnahme der Eisenbahnen vom Anlagenbegriff könnte in letzter Konsequenz für die Flotte der Diesellokomotiven und der Dieseltriebwagen bei den Eisenbahnen, bei den Anschlussbahnbetreibern sowie für den Verschub einen enormen Remotorisierungsaufwand (samt Abgasnachbehandlungssystem) zur Folge haben. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Restlebensdauer der Triebfahrzeugreihe ergibt dies für alle derzeit im Einsatz be-

findlichen 553 Dieseltriebfahrzeuge eine Kostenbelastung von 310 Millionen EURO (in einem Zeitraum von 10 Jahren).

Weitere Beispiele: In der Steiermark sind wesentliche Strecken des S-Bahnnetzes [S51 (Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg- ÖBB), S6 (Graz-Wies-Eibsiwald - GKE), S7 (Graz-Köflach - GKE), sowie des sonstigen Personennahverkehrs, die in das System integriert werden (R520/530 (Graz - Jennersdorf/Szentgotthard bzw Wiener Neustadt - ÖBB) und R531 (Gleisdorf - Weiz STLB)] nicht elektrifiziert, dh, dass Dieseltriebfahrzeuge zum Einsatz kommen. Sofern technisch überhaupt möglich, kostet eine Nachrüstung mit Filtern ca € 65.000 pro Triebfahrzeug. Der ÖPNV ist gegenüber dem MIV ausschließlich bei einer moderaten Preisgestaltung und einem Mindestlevel an Komfort konkurrenzfähig. Die einzelnen Betreiber sind daher zu einer äußerst sparsamen Betriebsführung angehalten. Eine verpflichtende Filternachrüstung bzw. gar ein Fahrverbot würde sämtliche Kalkulationsmodelle, auf denen langfristige Unternehmensentscheidungen basieren, zunichte machen.

Neben dem ÖPNV ist natürlich auch der gesamte, auf diesen Strecken abgewickelte Cargo-Verkehr betroffen (insb f. VA Tech Elin Weiz, „Magna-Express“ etc.) sowie die Werks- und Anschlussbahnen von Industriebetrieben, die in den meisten Fällen ebenfalls nicht elektrifiziert sind. Der Verschub am Güterterminal Werndorf wird auch mittels Dieseltriebfahrzeugen, für die Restriktionen erlassen werden könnten, vorgenommen.

Aus umweltpolitischer Sicht ist auszuführen, dass der Gesamtbeitrag des Schienenverkehrs sehr gering ist. Außerdem ist der spezifische Ausstoß verglichen mit dem MIV geringer (Feinstaub pro Fahrgast). Ein derartiger Eingriff würde ausschließlich kontraproduktiv wirken: Verhältnismäßig geringe (absolute) Reduktionsmöglichkeiten verbunden mit hohen Kosten. Abschließend ist anzumerken, dass durch die RI 97/68 EG - umgesetzt in der MOT-V - ohnedies seit geraumer Zeit strenge (Abgas-)Vorschriften für neu in Verkehr gebrachte bzw typisierte Triebfahrzeuge existieren.

Im Bereich der Mineralölindustrie wird an den Standorten Raffinerie Schwechat bzw Lobau eine Anschlussbahn im Sinne des § 1 Eisenbahngesetz 1957 mit Diesel-Lokomotiven betrieben und dient dem Verschub von Kesselwaggons innerhalb des Betriebsgeländes. Dieser Verschubbetrieb muss auch weiterhin im Sinne der Versorgung Österreichs mit Treib- und Brennstoffen sichergestellt werden.

Die Erweiterung des Anlagenbegriffs auf Bahnen, darunter zahlreiche Nebenbahnen und Anschlussbahnen sowie für Schiffshäfen wird somit abgelehnt. Es würden damit schwerwiegende Eingriffe in die Logistikmöglichkeiten der heimischen Wirtschaft zu befürchten sein.

Luftfahrt

Künftig sind Flughäfen hinsichtlich ihrer Immissionsauswirkungen zu betrachten und es können Maßnahmen festgelegt werden, sofern die Voraussetzungen vorliegen. Diese dürfen jedoch nicht das „fliegende Material“ betreffen, dh Flugzeuge selbst (Luftfahrzeuge gem Luftfahrtgesetz) bleiben weiterhin ausgenommen. Argumentiert wird dies insbesondere mit der Einbindung der Flugzeuge in den Emissionshandel ab 2012, der neben einer Reduktion der Treibhausgase auch zu einer Verringerung der Stickoxidemissionen führt. Tätigkeiten im Hangar oder im Zusammenhang mit der Abwicklung des Luftverkehrs können erstmals beschränkt werden (Einsatz von Flugzeugschleppern, Paketwagen, betrieblichen Bussen usw).

Der Emissionshandel ab 2012 und die aktuelle Wirtschaftskrise bringen sowohl für die Luftlinien als auch für die Flughäfen bereits verschärfte Konkurrenzverhältnisse und Standortnachteile (Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen West- und Osteuropa) in beachtlichem Ausmaß. Jede

zusätzliche Maßnahme im Bereich der Luftreinhaltung, die die Kapazität von Flughäfen einschränkt, führt zu nachteiligen Folgeeffekten in diversen Bereichen (Abwicklung des Flugbetriebs, Gewährleistung einer Betriebspflicht für öffentliche Flughäfen, Ausgleichszahlungen aufgrund der EU Verordnung 261/2004 für Verspätungen und Annullierungen, langfristige Gestaltung der Flugpläne, Bewahrung der Rechte für Slots usw).

Ein Szenario, wonach etwa bei schlechter Luftqualität im Winter via IG-L der Betrieb wichtiger Flughäfen eingeschränkt oder behindert wird, ist für das Tourismusland Österreich nicht vorstellbar. Der Entwurf übersieht offenbar, dass Flughäfen einer gesetzlichen Betriebspflicht unterliegen.

Flughafenslots und Flugpläne müssen weltweit langfristig geplant werden. Drohende Einschränkungen des Flughafenbetriebs aufgrund von IG-L-Maßnahmen würden österreichische Flughäfen zu unsicheren Partnern in der Luftfahrt- und Tourismusbranche machen.

Die Einbeziehung von Flughäfen in den Anlagenbegriff des IG-L wird daher abgelehnt.

Zu § 2 Abs 10 Z 3

Als Anlagen im Sinne des IG-L gelten nun auch Liegenschaften, auf denen „sonstige Tätigkeiten“ durchgeführt werden, die Luftschadstoffe emittieren können.

Weder aus den Erläuterungen noch aus dem Gesetzestext geht der Sinn dieser Erweiterung hervor, die daher als sachlich nicht gerechtfertigt abgelehnt wird.

Sind damit auch Werksgelände von Betrieben oder Baustellen gemeint, oder auch die Übungsgelände (Innenhöfe) von Fahrschulen? Auch hier wird die Ausdehnung mangels Bestimmtheit und Uferlosigkeit der damit allenfalls verbundenden Eingriffsmöglichkeiten in wirtschaftlich gebotene Abläufe abgelehnt.

Der bisher bestehende Ausnahmekatalog war nicht willkürlich vom Gesetzgeber gewählt, sondern nach sachlichen Kriterien wohl durchdacht und hat daher aufrecht zu bleiben. Die Ausdehnung des Anlagenbegriffs erfolgt einseitig zu Lasten der gewerblichen Wirtschaft und ist umso unverständlicher, als im gleichen Atemzug (in lit c) eine Ausnahme für Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft normiert wird. Wir weisen darauf hin, dass mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zunehmend auch Transporttätigkeiten durchgeführt werden, die in Konkurrenz zur gewerblichen Güterbeförderung stehen. Eine derartige Ungleichbehandlung von gewerblicher Wirtschaft und Land- und Forstwirtschaft ist sowohl verfassungsrechtlich als auch EU-rechtlich bedenklich.

Zu § 2 Abs 18

Hier sollten keine Abweichungen von den Vorgaben der RL vorgenommen werden. Entsprechend Art 2 Z 10 der RL sollte daher das Wording übernommen werden, wonach es auf ein „Risiko für die Gesundheit der Bevölkerung insgesamt“ ankommt.

Zu § 3 (Immissionsgrenzwerte)

Hier sollte systematischer Weise die eingangs eingeforderte Regelung aus Anhang III A.2. der RL übernommen werden, wonach Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht zu beurteilen sind

- an Orten, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt,
- auf Industriegeländen und in Betriebsanlagen, für die Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten, sowie
- auf Fahrbahnen und Mittelstreifen, sofern Fußgänger dorthin gewöhnlich keinen Zugang haben.

Zu §§ 7 und 8

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die Vorgaben der RL betreffend die Berücksichtigung der Auswirkungen von Winterdienst und natürlichen Quellen in das IG-L übernommen werden sollen.

Zu § 8 (Statuserhebung)

Künftig soll eine Statuserhebung auch beim Überschreiten des Zielwertes für PM₁₀ (gem. Anlage 5c) erfolgen. Das bedeutet einen Systembruch, da bisher eine Statuserhebung nur im Fall einer Überschreitung eines Grenzwertes vorgesehen war, der abgelehnt wird.

Für die Schadstoffe PM₁₀ und PM_{2,5} kann eine gemeinsame Statuserhebung erstellt werden.

Zu § 9 (Emissionskataster)

Künftig kann der Landeshauptmann zur Erstellung des Emissionskatasters nicht nur auf behördliche Daten, sondern auch auf Daten anderer Institutionen zurückgreifen. Diese Regelung erscheint mangels weiterer Konkretisierung und damit Verstoß gegen das Determinierungsgebot problematisch. Es ist zu bedenken, dass externe Daten teilweise schlechter nachvollziehbar sind. Mit dem Emissionskataster, der zur Ermittlung der Verursacher von Luftschadstoffen und darauf aufbauend zur Zuteilung von Maßnahmen dient, sind aber derart weitreichende Konsequenzen für die betroffenen Emittenten verbunden, dass der Datenqualität und Transparenz absolute Priorität einzuräumen ist. Aus diesem Grund sollte nur auf behördliche Daten bzw Daten von mit behördlichen Aufgaben beliehenen Unternehmen zurückgegriffen werden.

Zu § 9a (Erstellung von Programmen)

Bei der Erstellung von Programmen ist nun auch auf die neue Verpflichtung in Bezug auf die Expositionskonzentration bezüglich PM_{2,5} Bedacht zu nehmen; ebenso ist beim Programm auch auf das nationale Ziel für die Reduzierung auf die Exposition abzustellen.

Zu § 9a Abs 2

Sinnvollerweise können künftig auch Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, im Programm der Bundesländer angeführt werden. Diese Regelung ist im Hinblick auf Aufschubbegehren von der Einhaltung von Grenzwerten an die EU-Kommission relevant.

Aus Transparenzgründen erscheint es erforderlich, die Begründungspflicht für Maßnahmen näher zu konkretisieren. Wir schlagen dazu folgende Formulierung vor:

„Im Programm ist die Auswahl der festgelegten Maßnahmen qualitativ und quantitativ unter Angabe der zu erwartenden Verwaltungskosten sowie finanzieller Belastungen für die Wirtschaft und die BürgerInnen zu begründen.“

Zu § 9b Z 4

Das Verhältnismäßigkeitsprinzip ist eine der Säulen, um Maßnahmen nach dem IG-L für die Wirtschaft einiger Maßen kalkulierbar und tragbar zu machen. In die so sensible, wohlüberlegte Formulierung sollte daher keineswegs eingegriffen werden.

Zu § 9a Abs 5a

Hier wird eine neue Form der Kooperation zwischen den Bundesländern geregelt. Danach hat ein Bundesland, das maßgeblich zur Grenzwertüberschreitung in einem anderen Bundesland beiträgt, gemeinsam mit diesem ein übergreifendes Programm zu erstellen.

Weitere Neuerungen bei der Programmerstellung

- Bei der Festlegung der Maßnahmen sind die Termine für die Einhaltung der Werte gemäß der RL heranzuziehen.
- Das Programm ist im Internet zu veröffentlichen.
- Der Landeshauptmann hat im Programm das Sanierungsgebiet (§ 2 Abs 8) festzulegen.

Zu § 10 (Anordnung von Maßnahmen)

Bisher konnten Maßnahmen für Anlagen oder Verkehrsbeschränkungen nur dann verordnet werden, wenn sie sich in dem Programm des Landeshauptmanns finden. Künftig sollen auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden können. Da die Programme auf Basis eines breiten Konsenses aller betroffenen Kreise erarbeitet werden, ist ein Abweichen von dieser sinnvollen Vorgangsweise auch wegen der notwendigen Vorhersehbarkeit von Maßnahmen für Emittenten abzulehnen. Außerdem könnte damit das in § 9a Abs 1 allen BürgerInnen ausdrücklich eingeräumte Stellungnahmerecht umgangen werden.

Zu § 10a (Vegetationswerte)

Mangels Praxisrelevanz wird nun davon Abstand genommen, dass Maßnahmen bei einer Überschreitung eines Zielwerts gemäß einer Verordnung nach § 3 Abs 3 (Vegetationswerte) zu ergreifen sind. Diese Neuerung wird als Maßnahme im Sinne der Verwaltungsökonomie begrüßt.

Zu § 13 (Maßnahmen für Anlagen)

Die Neuerungen in Abs 2 sind besonders kritisch zu sehen, da sie massive Eingriffe in wirtschaftliche Abläufe vorsehen.

- **Verschärfungen für bestehende Anlagen**

Bisher hat der Gesetzgeber sinnvoller Weise bei der Anordnung von Maßnahmen für Anlagen zwischen jenen Anlagen, die dem Stand der Technik entsprechen und anderen differenziert. Folgerichtig sind derzeit Anlagen, die dem in einem Gesetz oder in einer Verordnung vorgesehenen Stand der Technik entsprechen, von weiteren Zugriffen via IG-L ausgenommen. Der Entwurf sieht vor, diese Ausnahme einzuschränken sowie die in Abs 3 bestehende BAT-Ausnahme für IPPC-Anlagen ersatzlos zu streichen.

Der neue Absatz 2a schränkt den Schutz bestehender Anlagen, die dem Stand der Technik entsprechen vor weiteren Vorschriften folgender Maßen ein:

So können künftig Maßnahmen für Anlagen über das IG-L verordnet werden, für die der Stand der Technik in einer Verordnung (zB VO gem § 82 GewO) festgelegt ist, **wenn die Verordnung älter als 10 Jahre ist** (gerechnet vom Zeitpunkt der Anordnung der Maßnahme).

Hintergrund der Verschärfung sei einerseits der Wunsch der Länder, im Maßnahmenprogramm auch auf bestehende Anlagen verstärkt greifen zu dürfen, andererseits der Umstand, dass nicht mehr alle Verordnungen gem. § 82 GewO den tatsächlichen Stand der Technik widerspiegeln.

Grundsätzlich ist daran festzuhalten, dass Unternehmen darauf vertrauen dürfen, dass sie ihre Anlagen ohne weitere Einschränkungen via IG-L betreiben bzw ihre Maschinen und Geräte benutzen dürfen, wenn diese dem in einem Gesetz oder einer Verordnung festgeschriebenen Stand der Technik entsprechen. In diesen dem Rechtsstaatlichkeitsprinzip entsprechenden Grundsatz darf nur mit äußerster Behutsamkeit eingegriffen werden. Alles andere käme einer verfassungsrechtlich bedenklichen Enteignung gleich. Es ist zu bedenken, dass es nicht in der Disposition von Unternehmern gelegen ist und diese es daher auch nicht ausbaden sollten, wenn Emissionsverordnungen nicht regelmäßig aktualisiert werden. Dem Unternehmer kann nur abverlangt werden, seine Anlagen gemäß dem verordneten oder sonst vorgeschriebenen Stand der Technik zu betreiben bzw nach dem Stand der Technik zugelassene Maschinen und Geräte zum Einsatz zu bringen.

Um der Intention des Entwurfsverfassers nahezukommen, ohne die falschen Adressaten zu treffen, sollte ein anderer Ansatz gewählt werden. Das alleinige Abstellen darauf, ob die Verordnung älter als 10 Jahre ist, greift jedenfalls zu kurz und könnte in der Praxis zu untragbaren Härtefällen führen. Um dem vorzubeugen, müssen zumindest noch weitere Kriterien erfüllt werden, um Eingriffe in bestehende Rechte allenfalls zu rechtfertigen. So sollte zB auch auf einen später - also nach Erlass der Verordnung - im Bescheidweg festgelegten Stand der Technik bzw auf eine tatsächlich erfolgte Anpassung (etwa an die TA Luft) Rücksicht genommen werden.

Ein wichtiger Faktor für Investoren zur Errichtung oder Erneuerung von Betriebsanlagen ist die mittelfristige Kalkulierbarkeit der Investitionen. Diese wird jedoch mit dieser Bestimmung zunichte gemacht. So enthalten zB die Emissionsverordnungen zur Gewerbeordnung in der Regel Übergangsfristen für die Anpassung bestehender Anlagen. Solche Übergangsfristen betragen häufig 5 Jahre. Die neue Regelung könnte nun dazu führen, dass eine Anlage innerhalb von 10 Jahren zweimal nachzurüsten oder umzubauen wäre.

Auch in fachlicher Hinsicht ist es nicht gerechtfertigt, dass allein das Alter einer Emissionsverordnung darüber entscheiden sollte, ob eine Anlage neuerlich anzupassen ist oder nicht. So ist allein das Alter der Emissionsverordnung kein Maßstab dafür, ob sich der Stand der Technik in der Luftreinhaltung tatsächlich wesentlich verbessert hat und ob allfällige Nachrüstungen verhältnismäßig sind.

Durch die Regelung wird aber eine tatsächliche Anpassung der Anlage an den Stand der Technik trotz einer Verordnung, welche älter als 10 Jahre, nicht berücksichtigt. Somit würden auch Anlagen auf dem aktuellen Stand der Technik getroffen werden.

Die Anpassung an den Stand der Technik erfolgt in der Regel nicht ausschließlich nach der in § 13 Abs 2a zitierten "Stand der Technik-Verordnung", sondern berücksichtigt auch andere

Erkenntnisquellen, wie zB das relevante BAT-Dokument, das durchaus strengere Emissionswerte vorsehen kann, als die erwähnte branchenspezifische Verordnung. Theoretisch wäre damit eine Anlage, die gerade an den Stand der Technik basierend auf einem strengen BAT-Dokument angepasst wurde, nur aufgrund einer "alten" Verordnung "angreifbar". Das Kriterium des "Alters" der "Stand der Technik-Verordnung" ist somit für die Aufweichung des Schutzes von dem Stand der Technik entsprechenden Anlagen nicht geeignet.

Unter der Voraussetzung, dass in bestehende Bescheide eingegriffen werden kann, ist ein wirtschaftliches Arbeiten beinahe nicht möglich. Anlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, müssen auch in Zukunft die Sicherheit haben, dass ihr Bescheid Geltung behält und sie von Zugriffen via IG-L geschützt sind. Die Gefahr, dass insbesondere Industriestandorte in der Nähe von Ballungszentren bzw. nahe der Autobahn laufend mit Emissions-Verbesserungsaufforderungen konfrontiert werden, ist begründet und wurde von Unternehmen mehrfach artikuliert.

Am Beispiel der Verordnung für Gießereien (BGBl. Nr. 1994/447), die älter als 10 Jahre ist, wird sehr deutlich, dass einerseits durch die Neuregelung eine wesentliche Benachteiligung gegenüber anderen Branchen mit aktuelleren Verordnungen entstehen würde und andererseits, dass die in den Bescheiden bei Neugenehmigungen oder Anlagenerweiterungen vorgeschriebenen Grenzwerte zu einem erheblichen Teil unterhalb der Grenzwerte der Gießereiverordnung liegen, zum Teil sogar deutlich unterhalb der Grenzwerte der TA-Luft 2002. Bei den IPPC-Gießereien wurde eine entsprechende Verringerung der Emissionsgrenzwerte im Rahmen der 10-jährlichen IPPC-Anpassung ohnehin durchgeführt.

In anderen Fällen sind Anlagen nach der Gewerbeordnung oder der VOC-Anlagen-Verordnung genehmigt, wobei diese regelmäßige Überprüfungen im Abstand von 5-6 Jahren vorsehen. Es ist davon auszugehen, dass bereits durch die bestehenden Vorschriften sichergestellt wird, dass die Altanlagen regelmäßig hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit und der Einhaltung der Grenzwerte kontrolliert werden. Da dies bereits gesetzlich hinreichend geregelt ist, ist nicht einzusehen, warum der Schutz der Altanlagen vom Alter der Grundlage des Genehmigungsbescheides abhängig sein soll.

Die Bestimmung müsste also zumindest um eine Regelung analog dem IPPC-Recht um weitere Kriterien, die einen Eingriff in bestehendes Recht tolerabel machen, ergänzt werden. Vorbild dafür könnte § 81 Abs 2 GewO 1994 sein:

„... wenn sich wesentliche Veränderungen des Standes der Technik ergeben haben, die eine erhebliche Verminderung der Emissionen ermöglichen, ohne unverhältnismäßig hohe Kosten zu verursachen“

Die hier vorgesehenen Verschärfungen sind nicht nur aus anlagenrechtlicher, sondern auch aus verkehrspolitischer Sicht entschieden abzulehnen, da sie in Verbindung mit der Ausdehnung des Anlagenbegriffes auch Verkehrsmittel (Schienenfahrzeuge, Schiffe) sowie Bahnhöfe, Häfen und Flughäfen inkl. dort eingesetzter Maschinen und Geräte betreffen würden.

Sehr eigenartig mutet es jedenfalls an, wenn in den Erläuterungen (des BMLFUW) der BMWFJ verpflichtet wird, die Verordnungen gem § 82 GewO regelmäßig an den Stand der Technik anzupassen.

- **Gravierende Verschärfungen für Maschinen und Geräte**

Zunächst wird die bestehende Ausnahmeregelung für Maschinen und Geräte, die dem Stand der Technik entsprechen, durch Streichung des letzten Satzes in Abs 2 eliminiert. Dies kann ebenfalls einen Eingriff in wohlerworbene Rechte bedeuten und ist daher abzulehnen. Für Maschinen und Geräte, die dem Stand der Technik entsprechen, sind darüber hinausgehende Restriktionen über das IG-L unverhältnismäßig.

Zu § 13 Abs 3

Es ist nicht ersichtlich, mit welcher sachlichen Rechtfertigung die geltende Ausnahme für Anlagen, die BAT einhalten, gestrichen werden soll. Im Sinne der Rechtskontinuität und der EU-Konformität - sie entspricht den Vorgaben der EU-Richtlinie 96/61/EG - verlangen wir die Aufrechterhaltung dieser Bestimmung.

Als besonders gravierend beurteilen wir die neue Verordnungsermächtigung des BMLFUW, um jene Maschinen und Geräte sowie sonstige mobile technische Einrichtungen festzulegen, die in Sanierungsgebieten nicht verwendet werden dürfen. Laut Erläuterungen ist von der Verordnungsermächtigung auch die Regelung einer Partikelfilterpflicht sowie die Staffelung des Einsatzes von Maschinen und Geräten in Sanierungsgebieten nach EURO-Klassen umfasst. Diese Verordnung soll die geltenden Verordnungen der Landeshauptleute über mobile Maschinen und Geräte ersetzen.

Wenngleich eine bundeseinheitliche Regelung grundsätzlich sinnvoll erscheint, ist ein absolutes Verwendungsverbot untragbar. Eingriffe in mobile Maschinen und Geräte sollten über die bisher vorgesehenen Möglichkeiten zur Nachrüstungsverpflichtung nicht hinausgehen. Bautätigkeiten haben konjunkturbelebende Wirkung, die gerade in Krisenzeiten nicht durch überschießende unverhältnismäßige Regelungen gefährdet werden dürfen.

Das Verbot kann bedeuten, dass der Erwerber einer neuen, dem Stand der Technik entsprechenden Maschine künftig nicht mehr vertrauen kann, diese einige Jahre ohne Einschränkung verwenden zu dürfen. Ein derart massiver Eingriff in Eigentumsrechte kommt einer Enteignung gleich und wäre somit verfassungsrechtlich bedenklich. Darüber hinaus widerspricht diese Regelung auch der europarechtlich gewährleisteten Binnenmarkt- und Warenverkehrsfreiheit. Es bedeutet nämlich, dass nach EU-Standards überall in den Mitgliedsstaaten erlaubte Maschinen und Geräte in Österreich verboten wären.

Anforderungen an das Emissionsverhalten von typisierten Maschinen und Geräten können sich sinnvoller Weise nur an die Hersteller, nicht an die Verwender richten. Gerade dazu hat die EU in ihrer RL 97/68 EG einheitliche Vorschriften für das Inverkehrbringen von Maschinen erlassen, die in der MOT-Verordnung zur GewO umgesetzt sind. Das vorgesehene Verwendungsverbot würde diese Verordnung, die Gemeinschaftsrecht umsetzt, umgehen bzw. obsolet machen. Abgesehen davon würde es in die Kompetenz des BMWFJ eingreifen.

Das Verwendungsverbot käme in vielen Anwendungsfällen einem Bauverbot gleich bzw. würde es Bautätigkeiten deutlich verlängern und verteuern.

Wie bekannt ist, haben in den letzten Jahren die IG-L Verordnungen einiger Bundesländer, die unter anderem Nachrüstungsspflichten für Baumaschinen beinhaltet haben, zu extrem großen Umsetzungsproblemen geführt. So wurden bspw. die Nachrüstungsverpflichtungen in Tirol und der Steiermark wieder abgeschafft. Lediglich verblieben sind sie partiell im Burgenland (nur im Winter), in NÖ und in Wien, wo diesbezüglich nach wie vor ein Verfahren einer Bauindustriefirma gegen die Wiener IG-L Verordnung beim VfGH anhängig ist.

Hauptprobleme waren hauptsächlich die technische Unmöglichkeit der Nachrüstung bei manchen Geräten, weiters der Einfluss einer Nachrüstung auf das Motormanagement bei gleichzeitigem Garantieverlust sowie die Unwirtschaftlichkeit der Nachrüstung, was einem Verwendungsverbot gleichgekommen ist.

Anforderungen an den Schadstoffausstoß von Maschinen und Geräten sollten sich auch deshalb ausschließlich an die Hersteller richten, da sich Nachrüstungen als teils technisch unmöglich, praxisuntauglich oder unwirtschaftlich herausgestellt haben: Diese Forderung macht nicht nur aus Sicht der Wirtschaft oder einer Branche Sinn, sondern auch aus Sicht der Umwelt, weil nachträglich angebrachte Partikelfilter andere Emissionen wie etwa Stickstoffoxide erhöhen und das im Werk abgestimmte Motormanagement unrettbar durcheinander bringen, was sich beispielsweise durch reduzierte Leistung und erhöhten Verbrauch auswirkt. Auch die Entscheidung der Kommission vom 2.7.2009 über die Österreichischen PM₁₀-Maßnahmen enthält keinen Hinweis darauf, dass Baugeräte oder Baumaschinen zu den relevanten Verursachern gehören.

Zusammenfassend ist fest zu halten, dass mit der vorgeschlagenen Neuerung in den Wirkungsbereich des Wirtschaftsministers (MOT-V) eingegriffen wird. Maschinen und Geräte, die der MOT-V entsprechen, erfüllen die EU-rechtlich festgelegten Voraussetzungen, um in den Verkehr gebracht werden zu dürfen; es wäre absurd, wenn nun ihr Einsatz durch den österreichischen Verordnungsgeber verboten werden könnte.

Einerseits setzt sich der Entwurfsverfasser über die Zuständigkeit des Wirtschaftsministers hinweg, indem er solche Verwendungsverbote im Alleingang ohne Einvernehmenskompetenz vorzusehen, fabrizieren möchte, andererseits „vergisst“ er auf seine Mitwirkungspflicht bei der Aktualisierung von branchenspezifischen Emissionsverordnungen nach der GewO und überträgt dem Wirtschaftsminister die alleinige Bürde (Verpflichtung!) zur regelmäßigen Anpassung dieser Verordnungen.

Zu 13a (Sanierung)

Neuerdings sollen Sanierungsmaßnahmen nicht mehr in jedem Fall, sondern nur „erforderlichenfalls“ per Bescheid aufgetragen werden müssen. Diese Regelung soll der Verwaltungsvereinfachung dienen, ist aber im Hinblick auf die damit verbundenen Rechtsfolgen für die Normunterworfenen abzulehnen.

Zu § 14 (Maßnahmen für den Verkehr)

Auch in die Palette der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, die der Landeshauptmann verhängen kann, greift der Entwurf massiv ein:

- Der Katalog, der demonstrativ aufzählt, was als verkehrsbeschränkende Maßnahmen verhängt werden kann, wird- ohne erkennbaren Sinn- neu konzipiert: zum Teil inhaltlich geändert (erweitert), zum Teil nur anders formuliert.

Aus EU-rechtlicher Sicht besonders kritisch: In Abs 2 Z 2 lit b soll offenbar das mit den Grundsätzen des geltenden IG-L zu Recht nicht zu vereinbarende „**sektorale Fahrverbot**“ legitimiert werden. Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Die EU-Kommission verklagte das Land Tirol (Republik Österreich) wegen des Sektoralen Fahrverbots im Dezember 2008 beim EUGH. Die mündliche Verhandlung sowie der Schlussantrag des

Generalanwalts werden im Frühjahr 2010 erwartet. Erst gegen Ende 2010/Anfang 2011 wird endgültig Klarheit bestehen, ob die Tiroler Verordnung rechtskonform erlassen wurde. Bis zum Urteil des Europäischen Gerichtshofs besteht weiterhin Rechtsunsicherheit. Eine Regelung, die dem EU-Recht widerspricht, wird jedenfalls abgelehnt und müsste umgehend aufgehoben werden. Es ist daher abzulehnen, dass vor einer endgültigen Entscheidung des EUGH im IG-L eine neue rechtliche Basis für Beförderungsverbote für bestimmte Güterarten eingeführt wird.

- **Für die Wirtschaft essenzielle Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen werden gestrichen:**
 - Besonders gravierend: die vorgesehenen Streichungen der ex-lege-Ausnahmen in Abs 2 Z 2, somit für Kfz zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr sowie in Z 3 für den Ziel- und Quellverkehr.
 - Weiters wird die in Z 6 vorgesehene Ausnahme für Fahrzeuge für Fahrschulbetrieb gestrichen.
 - In Z 1 entfällt die Ausnahme für Fahrzeuge der Bahnerhaltung.
 - In Z 4 wird die Ausnahme für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Gasantrieb durch die Einfügung des Wortes „ausschließlich“ eingeschränkt.

Zu § 14 Abs 2

- **Entfall der Ausnahme für Bahnerhaltungsfahrzeuge**

Bahnerhaltungsfahrzeuge (Motorwagen, Kraftfahrzeuge des Bahnerhaltungsdienstes) gewährleisten, dass zB Schäden an der Oberleitung einer Eisenbahnstrecke (zB Isolaturbruch) oder am Fahrweg (zB Schienenbruch) innerhalb von zwei Stunden behoben werden. Da derzeit nur wenige Motorbahnwagen jüngeren Baujahres eingesetzt werden, können sich bei einem Entfall der Ausnahmeregelung (im Zusammenhang mit Beschränkungen) die Anrückzeiten zur Störungsbehebung und die Beeinträchtigungen des Zugsverkehrs deutlich erhöhen. Eine Umrüstung von **Bahnerhaltungsfahrzeugen** mit einer Verwendungsdauer von 40 Jahren ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Die bestehende Ausnahme für Bahnfahrzeuge muss daher unverändert aufrechterhalten werden.

- **Entfall der Ausnahme für Busse und Taxis (Personenverkehr) und Werkverkehr**

Die bisherige generelle Ausnahme für „Z 2. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien- Gelegenheits- oder Werkverkehr“ entfällt. Für **Linienbusse, Reisebusse, Taxis und Mietwagen** können damit Maßnahmen verordnet werden. Die gewerbsmäßige Personenbeförderung stellt einen etablierten Teil des öffentlichen Verkehrs dar. Busse gelten als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel. Die Schlechterstellung des Öffentlichen Verkehrs zwingt letztlich bei einem Verbot zur Verwendung des Pkw. Insbesondere müssten in letzter Konsequenz zB beim Verbot von bestimmten Bussen im Werksverkehr viele Pendler auf das Auto umsteigen, was mit einem beachtlichen Nachteil für die Umwelt verbunden ist.

Im Öffentlichen Personennahverkehr droht zudem ein „Fleckerlteppich“ an Regelungen, die sich von Stadt zu Stadt unterscheiden. Einheitliche Vorschriften für den ÖPNV gehen verloren. Die vorgesehene Regelung wirkt sich nachteilig auf die verkehrspolitische Zielsetzung der Stärkung des öffentlichen Verkehrs aus und wird daher abgelehnt. Die bestehende Ausnahme für Kraft-

fahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien- Gelegenheits- oder Werkverkehr muss unverändert aufrechterhalten bleiben.

- **Entfall der Ausnahme für den Ziel- und Quellverkehr**

Höchst unverständlich erscheint, weshalb mit Ziffer 3 die Ausnahme für den Ziel- und Quellverkehr gestrichen wurde: „3. Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer **Ladetätigkeit** in Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit benützt werden und sofern der **Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten**, in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden.“ Diese Ausnahme stellte die wichtigste Freistellung des Handwerkerverkehrs oder bei Liefer- und Abholtätigkeiten dar. Befindet sich ein Unternehmen in einem Sanierungsgebiet, ermöglicht diese Bestimmung derzeit die Rück- und Abfahrt zum Betriebsstandort. Derartig massive Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs (Beförderungen mit Ladetätigkeiten) sowie Eingriffe in die Geschäftstätigkeit von Betrieben ist unzumutbar.

In vielen Branchen ist aufgrund der kurzen Lagerintervalle die freie Verfügbarkeit des Ziel- und Quellverkehrs unerlässlich, um sich im internationalen Wettbewerb behaupten zu können. Fahrverbote für Rundholztransporte etwa hätten den Effekt, dass zahllose Biomasse-Kraftwerke und damit auch Nah- und Fernwärmenetze nicht mehr mit Brennstoff versorgt werden könnten.

Mit dem Entfall dieser Bestimmung wird die Systematik des IG-L „auf den Kopf gestellt“. Verbote gem IG-L (zB für ältere Fahrzeuge EURO 0, EURO 1, EURO 2) beziehen sich bisher auf „Transitfahrten“ zB durch ein Feinstaubsanierungsgebiet. Zahlreiche bereits erlassene Fahrverbote in einigen Bundesländern würden nicht nur für alle Transitfahrten gelten, sondern schlagartig alle Lieferfahrten zum/vom Sanierungsgebiet miteinbeziehen. 15 000 Nutzfahrzeuge könnten mit Inkrafttreten des Gesetzes nicht mehr ihren Unternehmensstandort verlassen oder erreichen. Der Entfall der Ausnahme für den Ziel- und Quellverkehr hat gravierende Auswirkungen auf den Standort tausender heimischer Betriebe und wird entschieden abgelehnt. Die geltende Regelung muss uneingeschränkt weiterhin gültig bleiben.

- **Entfall der Ausnahme für Fahrschulfahrten**

Künftig soll die ex-lege-Ausnahme für Fahrten mit **Fahrschulfahrzeugen** bestimmter Fahrschulen entfallen: „6. Fahrzeuge für den Fahrschulbetrieb, sofern der Standort der Fahrschule in jenem Teil des Sanierungsgebiets liegt, für den Verkehrsbeschränkungen angeordnet wurden, und die Schulfahrzeuge entsprechend einer Verordnung nach Abs 4 gekennzeichnet sind,“.

Im Sinne einer Kontinuität und Berechenbarkeit der Gesetzgebung sollte diese Bestimmung beibehalten werden, weil keine Auswirkungen auf die Luftreinhaltung erkennbar sind. Derzeit sind in den österreichischen Fahrschulen etwa 180 Lkw als Schulfahrzeuge mit einer jährlichen Kilometerleistung von etwa 25 000 km im Einsatz. Davon entsprechen etwa 30 Lkw bereits der Abgasklasse EURO 5. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten und der vergleichsweise geringen Auslastung dieser Fahrzeuge ist die Nutzungsdauer relativ lang und ein häufiger Wechsel der Fahrzeuge nicht leistbar.

Nicht nur der Fahrschulbetrieb (Schwierigkeiten bei der Rechtmäßigkeit zB von bundesländerübergreifenden Lehrfahrten), auch die Abhaltung von praktischen Fahrprüfungen mit allen Konsequenzen (wie mangelnde Verfügbarkeit von Lkw-Lenkern am Arbeitsmarkt) könnten unter den geplanten Maßnahmen leiden. Eine Änderung der Ausnahmebestimmung für die Fahrschulen wird daher abgelehnt.

Zu Z 4 (Fahrzeuge mit alternativem Antrieb)

Die derzeitige Bestimmung des § 14 Abs 2 Z 7 soll laut dem vorliegenden Entwurf dahingehend geändert werden, dass künftig die zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen gemäß Abs. 1 nur auf „Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb oder Gasantrieb“ nicht anzuwenden sind. Derzeit sind solche Beschränkungen nicht auf „Fahrzeuge mit elektrischen Antrieb oder Gasantrieb“ anzuwenden, wobei im Falle elektrischen Antriebes nicht zwischen rein elektrischem und Hybrid-Antrieb und im Falle von Gasantrieb (Erdgas/Biogas oder Flüssiggas) nicht zwischen monovalent und bivalent betriebenen Fahrzeugen unterschieden wurde.

Die beabsichtigte Hinzufügung des Wortes „ausschließlich“ könnte zu einer Auslegung führen, die neben Hybrid-Fahrzeugen auch die umweltfreundlichen bivalent betriebenen Gasfahrzeuge generell ausschließen würde. Dies ist jedoch nicht im Sinne der derzeitigen Forcierung alternativer Antriebe bzw. Kraftstoffe zur Erreichung der bekannten EU-Ziele und der von BM Berlakovich mehrfach angekündigten Unterstützung dieser Entwicklung.

Unter den heute und in naher Zukunft am Markt verfügbaren alternativen Antrieben erfüllen Fahrzeuge mit Gasantrieb und elektrischem Antrieb die vorliegenden Luftreinhaltungsziele. So emittieren erdgasbetriebene Fahrzeuge zB im Vergleich zu dieselbetriebenen PKW des Abgasstandards EURO 4 praktisch keine Partikel (Feinstaub), bis zu 90% weniger Stickstoffoxide (NO_x), bis zu 60% weniger Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe (NMHC) und haben ein bis zu 80% geringeres Ozonbildungspotential. Damit bieten derartige Fahrzeuge für Zonen, in denen der Luftgüte besondere Bedeutung zukommt, die besten Voraussetzungen zur Luftreinhaltung. Daher greift für gasbetriebene Fahrzeuge auch nicht die in den Erläuterungen dargelegte Begründung, dass sich durch großzügige Ausnahmen von Maßnahmen im Verkehrsbereich Probleme im Vollzugsbereich des IG-L ergeben haben. Moderne Erdgasfahrzeuge werden automatisch mit Erdgas betrieben, solange Gas im Fahrzeugtank vorhanden ist. Erst dann wird auf Nottanks mit Benzin umgeschaltet. Diese Nottanks sind notwendig, da trotz starken Ausbaus des Erdgas-Tankstellennetzes eine Reservefunktion noch erforderlich ist.

Die beabsichtigte Änderung des Gesetzestextes (Hinzufügung des Wortes „ausschließlich“) würde die Einführung bzw. den Marktaufbau umweltfreundlicher alternativer Antriebe bzw. Kraftstoffe am Markt allgemein, jedoch insbesondere in jenen sensiblen Bereichen, für die das IG-L eigentlich geschaffen wurde, behindern. Bezüglich des vorliegenden Entwurfs wird daher vorgeschlagen, die bestehende Regelung zu belassen und die Einschränkung "ausschließlich" ersatzlos zu streichen.

In Abs 2 wird im letzten Absatz festgelegt, dass die ex-lege-Ausnahmen jedenfalls für Fahrzeuge ab der Euroklasse III gelten; es dem Landeshauptmann aber unbenommen bleibt, in seiner Verordnung auch weitere von den Maßnahmen auszunehmen.

Die Ex-lege-Ausnahmen müssen wie bisher für alle EURO-Klassen gelten.

- **Oldtimer-Regelung**

Historische Fahrzeuge müssen in ganz Österreich gleich behandelt werden, weshalb eine Ausnahmeregelung im Gesetz nötig ist. Derzeit bestehen nur in 3 von 9 Bundesländern derartige Ausnahmeregelungen, obwohl es kein sachliches Argument für eine Ungleichbehandlung gibt. So könnte man zB zwar mit einem historischen Fahrzeug aus Wien hinausfahren, aber wegen eines etwaigen IG-L Einfahrverbots in Bad Ischl nicht an der „Ennstal-Classic-Rally“ teilnehmen.

Historische Kraftfahrzeuge sind im Sinn des § 2 Abs 1 Z 43 KFG erhaltungswürdige, nicht zum ständigen Verkehr bestimmte Kraftfahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind. Gemäß § 24 Abs 4 KFG unterliegen historische Fahrzeuge einer generellen Fahrteinschränkung von 120 Tagen jährlich für Automobile und 60 Tagen jährlich für Motorräder.

Historische Kraftfahrzeuge belasten aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen durch die auferlegten Fahrbeschränkungen die Umwelt nicht.

In Österreich beträgt die Wirtschaftsleistung des Oldtimersektors laut Hochrechnung des ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) rund 350 Mio. Euro jährlich, wobei die Umwegrentabilität aus dem Fremdenverkehr durch internationale Veranstaltungen noch gar nicht berücksichtigt ist: So bringt beispielsweise alleine die „Ennstal-Classic“ eine Umwegrentabilität von 10 Mio. Euro in der Dachstein-Tauernregion. Für derartige internationale Veranstaltungen müssen auch historische Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen teilnehmen können.

Der Beirat für historische Fahrzeuge unter der Leitung des BMVIT hat in seiner Sitzung vom 24.11.2009 einstimmig beschlossen, dass historische Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs 1 Z 43 KFG in den Ausnahmenkatalog des § 14 Abs 2 IG-L Neu aufgenommen werden müssen. Voraussetzung für die Ausnahme soll die Zulassung als historisches Fahrzeug sein.

Sachgerechter Weise ist der Katalog der gesetzlichen Ausnahmen um eine Regelung für historische Fahrzeuge zu ergänzen.

Conclusio zum Bereich Verkehrsmaßnahmen

Mit der IG-L Novelle wird die Systematik der bisherigen Luftreinhaltemaßnahmen (mit dem Focus auf das Verbot von „Transitfahrten“ durch meist flächige Sanierungsgebiete) - zum eklatanten Nachteil des reibungslosen wirtschaftlichen Ablaufs sowie zu Lasten der Versorgungssicherheit im Sanierungsgebiet - neu ausgerichtet. Die wichtigsten ex-lege-Ausnahmen für die Wirtschaft, nämlich Ziel- und Quellfahrten mit Ladetätigkeit im Sanierungsgebiet, gewerbs- und werkverkehrsmaßige Personenbeförderungen (Busse, Taxis) und Zu- und Abfahrten zum Betriebsstandort entfallen. Eine derart radikale Änderung des § 14 Abs 2 wird abgelehnt.

Welche Auswirkungen die vorgesehene Streichung der Ausnahmen hätte, sei anhand des Beispiels Burgenland illustriert: Dort müssten mit einem Schlag 1778 Fahrzeuge (LKW N1, N2, N3, die vor dem 1.1.1992 erstmals zugelassen worden sind) aus dem Betrieb ausscheiden.

Die WKÖ fordert daher bei Verkehrsbeschränkungen folgende Differenzierung vorzunehmen:

- 1) Die ex-lege -Ausnahmen sollten für alle EURO-Klassen uneingeschränkt gelten.
- 2) Darüber hinaus sollten Fahrzeuge ab EURO 3 keinen Verkehrsbeschränkungen unterliegen.
- 3) Bei den übrigen Fahrzeugen (EURO O, und 2) müssen Fahrverbote durch ausreichende Übergangfristen und Härtefällen für kleinere Betriebe durch die Ermöglichung einer Individualausnahme, etwa im Wege einer Kontingentierung, abgedeckt werden.

Zu § 14 Abs 3 (Individualausnahme)

- Die Individualausnahme in Z 5 wird erheblich erschwert bzw in der Praxis kaum mehr ermöglicht. So wird das Abstellen auch auf ein „erhebliches privates Interesse“ gestrichen, sodass bei einer Individualausnahme nur mehr das „überwiegende öffentliche Interesse“ geltend

gemacht werden kann. Diese de facto- Eliminierung der Individualausnahme ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der vorgesehenen Streichungen der Ausnahmen für den Werkverkehr sowie den Ziel- und Quellverkehr absolut untragbar. Der Wegfall trifft vor allem kleinere Unternehmen mit nur einem oder wenigen Fahrzeugen. Sie haben praktisch keine Möglichkeit zur Fuhrparkdisposition; Fahrverboten könnten somit ihre Existenzgrundlage gefährden. Solche Härtefälle müssen unbedingt abgefedert werden. Wir schlagen daher vor, die Individualausnahme im Hinblick auf die kleineren Betriebe um einen zusätzlichen Aspekt zu erweitern: Sie sollte auch beim Nachweis geringer Fahrleistung gewährt werden.

- Positiv: In Abs 3 wird die Individualausnahme von Fahrbeschränkungen im Sinne der Verwaltungsökonomie sinnvoller Weise nicht mehr auf 12, sondern auf 24 Monate befristet erteilt.

Zu § 14 Abs 6 (Kundmachung)

- In Abs 6 wird eine neue Kundmachungsform außerhalb der StVO vorgesehen. Neu ist, dass nicht nur mehr Beschränkungen im gesamten Sanierungsgebiet per Internet und Landesgesetzblatt kundgemacht werden (können) sondern auch jene Beschränkungen, die sich nur auf Teile eines Ortsgebietes beziehen. Die „ortsübliche“ Verlautbarung wird aus Abs 6 ersatzlos gestrichen.

Hinsichtlich der Kundmachung ist es unzumutbar, dass auf die verpflichtende Erkennbarkeit auf Grund von Verkehrszeichen verzichtet werden soll.

Problematisch ist auch die Form der Kundmachung per Internet.

Es ist mehr als praxisfremd davon auszugehen, vor jeder Fahrt mögliche Fahrverbote auf den Routen per Internet abklären zu müssen.

Es ist dem Bürger, und ausländischen Fahrern schon gar nicht zumutbar, sich jedesmal vor Fahrtantritt im Internet zu erkundigen, ob und welche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf seiner geplanten Route gelten.

Die IG-L Novelle 2009 verschlechtert die Übersichtlichkeit der Vorschriften enorm. Der österreichische „Fleckerlteppich“ an Fahrverboten und Ausnahmen wird weiter verschärft. Bei der Vielzahl der Verordnungen auf Landesebene (zB allein vier in Tirol) sowie den laufenden Novellierungen (zT im Jahresrhythmus) ist es Unternehmen nur schwer möglich, den Überblick über den aktuellen Stand der Vorschriften zu bewahren.

Die Kundmachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen muss auch in Zukunft durch Verkehrszeichen ersichtlich gemacht werden. Für die Anbringung von Verkehrszeichen sollte ein Text ähnlich wie der jetzt geltende § 44 Abs. 2a und 2b StVO gewählt werden.

Zu § 14a (Kennzeichnung von Fahrzeugen; gesetzliche Grundlage für Umweltzonen)

Im Entwurf findet sich das Wort „Umweltzone“ nicht; die neue Regelung des 14a sieht jedoch die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die allfällige Einrichtung von Umweltzonen durch die Landeshauptleute vor. So wird erstmals die bundesweit einheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach Abgasklassen vorgesehen (die Einteilung der EURO-Klassen findet sich in Anlage 9).

Wie eingangs erwähnt, wird die Einführung von Umweltzonen sehr kritisch gesehen. Den marginalen Auswirkungen auf die Umweltsituation steht eine Reihe von Einwänden aus wirtschaftlicher Sicht gegenüber:

Umweltzonen können zu einer Flut unterschiedlich ausgestalteter Fahrverbote in ganz Österreich führen und würden einen enormen bürokratischen Aufwand verursachen. Es besteht die Gefahr, dass es zu Geschäftsrückgängen bei Betrieben in der Umweltzone kommt und auch der Tourismus schwer beeinträchtigt wird. Die städtischen Kerngebiete würden deutliche Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Stadtrand erleiden. Durch Umweltzonen käme es auch zu einer Verteuerung von innerstädtischen Zu- und Ablieferungstransporten. Dies hätte zur Folge, dass die Konsumenten mit Preissteigerungen belastet werden müssten, und noch mehr in die Einkaufszentren an den Stadtrand ausweichen würden.

Der erzielbare Erfolg von Fahrverbotszonen scheint jedoch gering (siehe zB die Ergebnisse des 3. DIHK Umweltzonen-Checks 2009; die Studie des ADAC, München und Graz). Insbesondere im Vergleich zum Grad der Belastung der Unternehmen ist der messbare Erfolg bei der Verbesserung der Luftqualität durch Umweltzonen unverhältnismäßig. Auch auf EU-Ebene werden derzeit Evaluierungen von Fahrverbotszonenprojekten vorbereitet (Aktionsplan urbane Mobilität). Die Ergebnisse sollten abgewartet und erst danach über eine Einführung von Fahrverbotszonen nachgedacht werden.

Die Einführung von Fahrverbotszonen gemäß § 14a ist mit hohen finanziellen Kosten und mit großem Verwaltungsaufwand verbunden. Es sollte daher geprüft werden, ob nicht durch andere wirtschaftlich verträglichere Maßnahmen der gleiche oder sogar ein besserer Erfolg bei der Bekämpfung des Feinstaubes erzielt werden könnte. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das EU-Projekt „CMA+“ und die Erfahrungen damit in Österreich. Siehe dazu in der Anlage die Studie der TU Graz. Es geht dabei um den Einsatz eines optimalen Streumittels, das im Rahmen des Winterdienstes eine bedeutende Rolle für die Feinstaubentwicklung spielt.

Unbeschadet unserer grundsätzlichen Ablehnung von Umweltzonen wird zu den Regelungen des § 14a weiter ausgeführt:

Abs 3 (Einstufung eines Kraftfahrzeuges)

Die „Pickerl-Hersteller“, meist Druckereien, haben in der Praxis nichts mit Euroklassen von Fahrzeugen zu tun und sind daher für eine korrekte Einstufung der Kraftfahrzeuge nicht geeignet. Die Einstufung sollte von den gemäß § 57a KFG ermächtigten Kfz-Betrieben erfolgen.

Abs 4 (Details zur Kennzeichnung mittels VO)

Bezüglich der Kennzeichnung der Fahrzeuge sollte eine EU-weite Regelungen angestrebt werden, da es ansonsten auf Grund der verschiedenen europäischen Verpflichtungen zur Anbringung von „Pickerln“ zu einer Überfrachtung der Frontscheibe des Kraftfahrzeuges kommen könnte und dies zu einer Beeinträchtigung der Sicht und damit der Sicherheit führen würde.

Hinsichtlich Aussehen sollte zumindest ein Gleichklang mit Deutschland und Italien hergestellt werden. Dort gilt das sogenannte „Ampelsystem“, rote Plakette für die Abgasnorm bis EURO-2, gelbe Plakette für die Abgasnorm EURO-3 und grüne Plakette für die Abgasnorm EURO-4 und jünger. Dem Vernehmen nach ist auch in Österreich die Übernahme des Ampelsystems geplant.

Neben den bisherigen näheren Bestimmungen über Aussehen, Art, Preis und Anbringungsort (Ziffern 1 bis 4) sollten weitere Parameter aufgenommen werden:

Z 5: Bei der Festlegung von zusätzlichen Fahrbeschränkungen ist das Einvernehmen mit der Wirtschaft herzustellen.

Z 6: Ausnahmen sind vorzusehen für gewerblich genutzte Fahrzeuge, für Personen, die keine Ausweichmöglichkeit auf den öffentlichen Verkehr (Pendler) haben und für besondere Zielgruppen (zB Pensionisten oder in der Mobilität beeinträchtigte Personen).

Fahrzeuge mit nachgerüstetem Partikelfilter sollen auf einfache Weise in eine umweltfreundlichere „höhere“ EURO-Abgasklasse eingestuft werden können. Für die Einstufung sind klare und transparente, für ganz Österreich geltende, Regelungen vorzusehen.

Wir fordern daher die Aufnahme einer Regelung für Fahrzeuge mit nachgerüstetem Partikelfilter.

Zu § 20 Abs 1 (Genehmigungsvoraussetzungen)

Die Aufnahme der Wortfolge „und durch die Benützung der Straße oder des Straßenabschnitts“ ist entbehrlich, da nach Abschluss der Baustelle für den Normalbetrieb der Fahrstrecke ohnehin die Maßnahmen nach § 14 zur Verfügung stehen. Die Regelung sollte wie bisher auf die Bauphase beschränkt bleiben und nicht auf die Betriebsphase der Straße ausgedehnt werden.

Zu § 20 Abs 3 (Anlagengenehmigung)

Die zentrale Regelung für Anlagengenehmigungen in luftbelasteten Gebieten wird im Entwurf nicht verändert. Dazu ist Folgendes zu bemerken:

Zu Z 1

Bestätigt durch das VwGH-Erkenntnis zum Fall „Ökowinner“ hat sich die Irrelevanzregelung in der Praxis bewährt und sollte unangetastet aufrecht bleiben. Zu überlegen wäre allerdings, kleinere Emittenten im Sinne einer Verfahrensvereinfachung von der Notwendigkeit einer Ausbreitungsrechnung auszunehmen, wenn die Emissionen der Anlage kein relevantes Ausmaß erreichen.

Zu Z 2

Wesentlich schwieriger gestaltet sich der Vollzug der Kompensationsregelung der Z 2: Hier sollten daher Überlegungen angestellt werden, wie diese Regelung im Lichte der bisherigen Vollzugserfahrungen praktikabler gestaltet werden könnte.

Insbesondere in der aufgrund der topographischen Lage und der ungünstigen Ausbreitungsbedingungen schwer benachteiligten Regionen, wie etwa der Raum Graz, zeigen sich in der Praxis gravierende Probleme mit der Anwendung der Z 2.

Nach Darstellung der WK Steiermark scheitern hier Anlagengenehmigungen an dem Erfordernis, dass die Grenzwerte langfristig eingehalten werden sollen. Bei aller Anstrengung des Landes, kann in diesen Regionen die Anlagengenehmigungsbehörde oft nicht davon ausgehen, dass dieses in der Zukunft liegende Kriterium (jemals) erfüllt wird. Das liegt aber nicht an der mangelnden Aktivität des Landes, sondern schlicht an der Unmöglichkeit der Einhaltung des Grenzwerts für PM₁₀ aufgrund der Beckenlage.

Soll die wirtschaftliche Entwicklung im Raum Graz nicht zum Stillstand kommen, ist dringender Handlungsbedarf gegeben.

Eine Lösung könnte darin liegen, den Grenzwertbezug zu überdenken. Hier sollte im Sinne der Anspannungstheorie der Betreiber alles zur Entspannung der Luftsituation beitragen, was in sei-

ner Disposition steht, also seine Anlage nach dem Stand der Technik oder erforderlichenfalls auch darüber hinausgehend errichten und betreiben. Einer modernen Anlage, die sich luftreinhaltetechnisch am neuesten Stand befindet, sollte aber die Genehmigung nicht deshalb verwehrt werden können, weil Kompensationsmaßnahmen bei anderen Emittenten allein von Seiten des Projektwerbers nicht bzw nicht ausreichend oder nicht gesichert bewirkt werden können. Damit würde der falsche Adressat bestraft werden und auch umweltpolitisch das falsche Signal für Investoren gesetzt, nämlich dass selbst Umweltmusteranlagen in Österreich nicht willkommen sind.

Es sollte noch klarer betont werden, dass bei der Einbeziehung der Auswirkungen von Kompensationsmaßnahmen die vom Landeshauptmann gemäß IG-L zu erstellenden Maßnahmenprogramme stärker in die Beurteilung durch die Behörde einfließen sollten.

Der Bürger kann darauf vertrauen, dass der Landeshauptmann gesetzeskonform agiert und somit effiziente Minimierungsmaßnahmen zur Schadstoffreduktion auch tatsächlich ergreift, sodass auch aus diesem Blickwinkel die Realisierungschancen für die moderne Anlage wachsen sollten. Die Verantwortung zur Einhaltung von Grenzwerten sollte also nicht weiterhin im Anlagene genehmigungsverfahren auf den einzelnen Projektwerber oder die Genehmigungsbehörde abgewälzt werden, sondern dort, wo die Mittel zur Durchsetzung der Maßnahmen (per Verordnungen) auch vorhanden sind, verstärkt getragen werden.

Zu § 27 (Heizungsanlagen)

Gerade in einem Bereich, in dem ein sehr hohes Reduktionspotenzial zur Verringerung von Luftschadstoffen besteht, nimmt der Bund seine Verantwortung nicht wahr und überlässt es den Ländern unkoordiniert Regelungen zu treffen. Eine Rechtszersplitterung in diesem Bereich ist inakzeptabel. Zumindest hat der Bund seine Koordinierungsfunktion wahrzunehmen. Die Regelung sollte unverändert aufrecht bleiben.

Weiters ist der Bund gefordert, mehr Akzente zum Thema Hausbrand zu setzen. Breit angelegte, vom Bund kofinanzierte Förderungsprogramme für den Kesseltausch sowie für Fernwärmeerschließung wären zB als konkrete Maßnahmen in diesem Bereich zu entwickeln bzw auszubauen. Die Rolle des Hausbrands bei Grenzwertüberschreitungen wird noch zu wenig beachtet. Im Großraum Graz zB ist der Beitrag des Hausbrandes aber nachgewiesener Maßen der Auslöser bzw Verursacher für die Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub (vgl BAUER H. et al. „AQUELLA“ Graz Süd PM_{2,5} Quellenanalyse von PM₁₀ und PM_{2,5}- Belastungen in Graz , 2009).

Zu Z 30 (Organstrafe)

In Abs 1 Z 5 ist nunmehr vorgesehen, dass Geldstrafen bis 108 Euro mit Organstrafverfügung sofort eingehoben werden können.

Zur Festlegung der Strafhöhe sollte eine Regelung ähnlich dem § 100 Abs. 5b und c StVO idFd 12. FSG-Novelle geschaffen werden. Auch die Widmung der Straf gelder sollte dem § 100 StVO entsprechen.

Die hier vorgesehene Höhe des Organmandats im dreifachen Ausmaß dessen was im VStG vorgesehen ist, wird mit aller Entschiedenheit abgelehnt.

Zu § 31a (Amtsbeschwerde)

Hier wird eine neue Amtsbeschwerde eingeführt, wonach der Landeshauptmann berechtigt werden soll, gegen Bescheide des UVS in Verfahren nach dem § 14 IG-L (Verkehrsmaßnahmen) Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit an den VwGH zu erheben. Wir sprechen uns gegen diese Bestimmung aus, da sie den Bestrebungen zur Verwaltungsreform zuwiderläuft. Darüber hinaus bleiben die Erläuterungen eine Erklärung des Zwecks dieser Regelung schuldig.

Zu Anlage 5a

Der Zielwert für PM₁₀ wird entsprechend der RL gestrichen.

Zu Anlage 5c

Entsprechend der RL wird neu ein Zielwert der Konzentration von PM_{2,5} (25 µg/m³) als Jahresmittelwert eingeführt.

Zu Anlage 8

Hier werden die Verpflichtungen in Bezug auf die Expositionskonzentration von PM_{2,5} sowie Rechenmodelle zur Berechnung der einzelnen Verpflichtungen dargestellt.

Zu Anlage 9 Ausnahmen von Maßnahmen für den Verkehr („Stufenplan Fahrverbote“)

Bisherige ex-lege-Ausnahmen von Fahrverboten, die auch künftig bestehen (Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge, Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr), sollen laut Entwurf nun nicht mehr wie bisher unabhängig vom Alter des Fahrzeugs für alle Fahrzeugkategorien gelten. Die (bundesweiten) Ausnahmen sollen eingeschränkt werden auf jüngere Fahrzeuge mit einem Stufenplan für Verbote (gem Anlage 9).

Unabhängig von der Zuordnung dieser Tabelle zu bestimmten Fahrzeugarten (Anlage 9) wird folgende Forderung erhoben:

Die Ausnahme für den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr leistet einen positiven Beitrag zur Stärkung der Schiene. Die Einschränkung der bisherigen Ausnahme auf bestimmte Fahrzeugkategorien sollte daher entfallen. Es sollte weiters unerheblich sein, ob sich der Terminal im Sanierungsgebiet befindet oder nicht, dadurch könnten bestehende Sonderbestimmungen (Ausnahmen) in den Verordnungen der Landeshauptleute für Verkehre zu/von den Terminals entfallen.

Bedauerlicherweise führen mehrere Tippfehler bei den Verweisen (Absatz, Ziffern, Buchstaben) zu einer beachtlichen Verunsicherung, wie Anlage 9 tatsächlich zuzuordnen ist. Fehler finden sich bei den Verweisen auf die Verbotsliste für EURO-Klassen: „Die Ausnahmen des § 14 Abs 1 Z 1 bis 7 gelten unter folgender Einschränkung“. Wir behandeln sie unter folgender Annahme: „Die Ausnahmen des § 14 Abs 2 Z 1-5 gelten lt Entwurf unter folgender Einschränkung“.

Wenngleich die Tabelle einen Stufenplan für das Auslaufen von ex-lege-Ausnahmen für Fahrzeuge lediglich in bestimmten Einsatzbereichen (Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge, Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr) darstellt, so besitzt diese dennoch Signalwirkung und dient möglicherweise als Entscheidungshilfe für die Erlassung von Verboten in anderen Bereichen.

Mit der Festlegung der ex-lege Freistellungen für bestimmte Fahrzeugkategorien in der Tabelle lt Anlage 9 wird einerseits die Möglichkeit der Landeshauptleute begrenzt, Fahrverbote zu erlassen. Wird diese Möglichkeit, Fahrverbote auf Landesebene zu erlassen, jedoch umfangreich ausgeschöpft, wären massive Einschränkungen des privaten und gewerbsmäßigen Verkehrs die Folge wie zB:

- Das generelle Verbot von EURO 2 Lkw betrifft Fahrzeuge, die bis 2001 zugelassen wurden und damit etwa 10 Jahre alt sind. Dies entspricht etwa dem Durchschnittsalter eines österreichischen Lkw. Der österreichische Gesamtbestand wird alle 10 Jahre ausgetauscht.
- Das generelle Verbot von EURO 3 Bussen betrifft auch Autobusse, die zu diesem Zeitpunkt lediglich 6 Jahre und 3 Monate alt sind. Autobusse werden länger eingesetzt als Lkw und gelten als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel.
- Beim generellen Verbot für EURO 4 Lkw mit Jahresende 2011 sind die betroffenen jüngsten Fahrzeuge lediglich 2 Jahre und drei Monate alt. Überdies erfüllen diese Fahrzeuge beim Feinstaub bereits den Abgasstandard EURO 5.
- Beim generellen Verbot von leichten Nutzfahrzeugen, die von Handwerkern, Kleintransporteuren oder im Baugewerbe verwendet werden, erscheint es verfrüht, beim Verbot bereits bei 6 Jahren anzusetzen.
- Diesel-Pkw EURO 4 bereits nach 5 Jahren wieder von der Straße zu verbannen, ist unseres Erachtens weder zumutbar noch sinnvoll.
- Das generelle Verbot von EURO 2 Pkw betrifft Fahrzeuge, die bis 2001 zugelassen wurden und damit etwa 10 Jahre alt sind. Das durchschnittliche Alter eines Pkw liegt in Österreich bei 13 Jahren.

Eine „Verbotstabelle“ mit der, wenn man bereits geltende Verordnungen der Bundesländer ebenfalls berücksichtigt, schlagartig tausende Fahrzeuge (ohne Übergangsfrist) verboten werden, wird abgelehnt.

Anlage 9 sollte anhand mehrerer Kriterien geändert werden

- Für Fahrzeuge (Pkw, Lkw, Busse) der EURO-Abgasklassen EURO 0, EURO 1, EURO 2 sollten zumindest gestaffelte Übergangsfristen vorgesehen werden (anstatt eines sofortigen Totalverbots).
- Verbotslisten mit einem Zeithorizont von mehr als 6 Jahren (nach 2016) erscheinen unseriös. IG-L Novellen in den kommenden Jahren bieten noch ausreichende Gelegenheit, aktuelleres Wissen einfließen zu lassen. Für Fahrzeuge der Abgasklasse 3 und jünger sollten erst zu einem späteren Zeitpunkt Fristen festgelegt werden.
- Die Abgasklassen EURO 4 und EURO 5 bei schweren Nutzfahrzeugen (N2, N3) sowie Bussen (M2, M3) sollten gleich behandelt werden, weil jeweils der gleiche Grenzwert für die Ruß-Emissionen gilt (0,02 g/kwh).
- Die Tabelle sollte weitgehend vereinfacht werden (Zusammenfassung von N1, M1-Benzin und Dieselfahrzeugen).
- Es sollte nur jener Schadstoff der EURO-Abgasklasse relevant sein, dessen Senkung Ziel der Luftreinhaltemaßnahme ist. Wenn die Verkehrsbeschränkung der Reduzierung der Feinstaubimmission dient, soll nur die Einhaltung des Grenzwerts für die Ruß-Emission der EURO-Abgasklasse verlangt werden. Fahrzeuge mit nachgerüsteten Partikelfiltern haben damit auch die Chance, die Anforderungen ausreichend zu erfüllen. Unnötige höhere wirtschaftliche Belastungen durch den Zwang zum Austausch von Fahrzeugen entfielen.

Unternehmer sollten eine Übergangsfrist zugestanden bekommen, nach Inkrafttreten der IG-L Novelle ihre Fahrzeuge auszutauschen, um den sofortigen Stillstand tausender Fahrzeuge zu vermeiden.

Diese Übersicht macht deutlich, wie änderungsbedürftig die Tabelle ist, da damit zT auch ausgesprochen „junge“ Fahrzeuge von Verboten betroffen wären:

Fahrzeugkategorie im Sinne des KFG 1967 BGBl. 267/1967 idF 16/2009	Euro-Klasse	Zeitraum der Ausnahme	Mindestalter des Fahrzeugs beim Wegfall der ex-lege-Ausnahme
Alle ug Fahrzeuge	EURO 0 bis 2	Verbot sofort	
M 2 und 3 (Diesel) Busse	Euro-Klasse 3	Bis 31.12. 2012	6 Jahre (vor 01.10.06)
	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2015	6 Jahre (vor 01.10.09)
	Euro-Klasse 5 und höher	Unbefristet	-
N 2 und 3 Schwere Lkw (>3,5 t hzG)	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2011	2 Jahre (vor 01.10.09)
	Euro-Klasse 5	Bis 31.12.2017	4 Jahre (vor 01.01.14)
	Euro-Klasse 6 oder höher	Unbefristet	-
N 1, die mit Benzin betrieben werden LNF (<3,5t hzG)	Euro-Klasse 3	Bis 31.12.2011	6 Jahre (vor 01.01.06)
	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2017	7 Jahre (vor 01.01.11)
	Euro-Klasse 5 oder höher	Unbefristet	-
N 1, die mit Diesel betrieben werden LNF (<3,5t hzG)	Euro-Klasse 3	Bis 31.12.2011	6 Jahre
	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2017	7 Jahre
	Euro-Klasse 5 oder höher	Unbefristet	-
M 1, die mit Benzin betrieben werden Pkw	Euro-Klasse 3	Bis 31.12.2011	6 Jahre
	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2017	7 Jahre
	Euro Klasse 5 oder höher	Unbefristet	-
M 1, die mit Diesel betrieben werden Pkw	Euro-Klasse 3	Bis 31.12.2011	6 Jahre
	Euro-Klasse 4	Bis 31.12.2015	5 Jahre
	Euro-Klasse 5 oder höher	Unbefristet	-

3. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Speziell in den Regionen zwischen zwei oder mehreren Bundesländern kann es zu unterschiedlichen Regelungen kommen. Zu überlegen wäre daher, einen „Koordinierungsmechanismus“ hinsichtlich der Einheitlichkeit und Wirtschaftsverträglichkeit der Vorschriften zu etablieren (zB eine einheitliche Norm für Hauptdurchzugsstraßen).

Bei der Betrachtung von Sanierungsgebieten sollten Bundesländergrenzen nicht relevant sein. Während zB das Land Niederösterreich die Sanierungsgebiete in Teilen Niederösterreichs (Wiener Umland) und das Bundesland Wien als ein einziges Sanierungsgebiet betrachtet („Transitfahrten“ durch nö Sanierungsgebiete nach Wien werden nicht als solche gewertet/geahndet), vertritt Wien die Ansicht, dass die Bundesländergrenze das großräumige Sanierungsgebiet in zwei Sanierungsgebiete - mit einer niederösterreichischen und einer Wiener Region - unterteilt.

Wie eingangs betont, ist mit dem Entwurf endlich die Synchronisation der IG-L-Grenzwerte mit den Vorgaben der erst kürzlich revidierten und in der Novelle umzusetzenden RL zu realisieren, um schweren Schaden für den Wirtschaftsstandort Österreich und gravierende Benachteiligungen der heimischen Wirtschaft hintanzuhalten. Europäische Alleingänge kann und sollte sich unser Land angesichts der angespannten wirtschaftlichen Situation nicht mehr länger leisten.

Aus den dargelegten Gründen lehnt die WKÖ den vorliegenden Entwurf mit Nachdruck ab und ersucht angesichts der gravierenden Einwände um eine grundlegende Überarbeitung.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin