



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

Per E-Mail an das  
Präsidium des Nationalrats  
Dr.-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien  
[begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)  
[martin.nussbaum@parlament.gv.at](mailto:martin.nussbaum@parlament.gv.at)

Wien, am 24. Oktober 2014

**VCÖ-Stellungnahme zum Antrag zur Änderung  
Bundes-Verfassungsgesetz und Straßenverkehrsordnung 1960  
(295/A)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorliegenden Initiativantrag gibt der VCÖ –  
Mobilität mit Zukunft beiliegende Stellungnahme ab.

Vielen Dank und freundliche Grüße,

  
Mag. Markus Gansterer, MA  
VCÖ-Verkehrspolitik

Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

# VCÖ-Stellungnahme zum Antrag zur Änderung Bundes-Verfassungsgesetz und Straßenverkehrsordnung 1960

(295/A, eingebracht am 26.3.2014)

- Aufweichen des Gesundheitsschutzes vermeiden
- Ausweitung der Erleichterung auf Ausnahmen für andere Fahrverbote klar verhindern

Wien, im Oktober 2014

## Vorbemerkung

Wahrscheinlich aufgrund redaktioneller Versehen geht aus der Gesamtbetrachtung von Parlamentskorrespondenz, Antragsbegründung und Antrag nicht eindeutig hervor, auf welche Fahrverbots-Ausnahme, Wochenende oder Nacht, tatsächlich abgezielt wird.

- Zum Nachtfahrverbot ist festzuhalten, dass dafür bereits eine umfassende bundesgesetzliche Ausnahme besteht, nämlich laut §42 Abs 6 StVO für alle lärmarmen Kraftfahrzeuge (Mitführen einer Bestätigung nach § 8b Abs. 4 KDV 1967). Das entspricht mittlerweile dem Großteil der Lkw-Flotte.
- Zum Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen: Laut § 42 Abs 2 StVO sind nur Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen betroffen. In § 42 StVO genannt wird auch eine breite Palette an Gütern, die ausgenommen sind.

## VCÖ fordert weiterhin Sicherstellung des Gesundheitsschutzes

Das Bemühen um Bürokratieabbau ist grundsätzlich zu begrüßen, der vorliegende Antrag kann jedoch eine Reihe an über das eigentliche Anliegen hinausgehenden Folgen mit sich bringen.

Das Bestreben nach Verwaltungsvereinfachung anerkennend weist der VCÖ darauf hin, dass das Niveau des Schutzes der Gesundheit der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs dadurch nicht unterlaufen werden darf – weder das aktuelle Niveau noch das ursprüngliche, durch Fahrverbote vom Gesetzgeber intendierte.

Um dies zu unterstreichen, sind die wichtigsten Gesundheitsfolgen insbesondere den Lkw-Verkehr betreffend, am Ende dieser Stellungnahme zusammengefasst.

Der VCÖ weist darauf hin, dass Österreich aufgrund des ungelösten Problems der Stickoxid-Emissionen aus dem Verkehr die Vorgaben aus dem Emissionshöchstmengengesetz und aus der diesem Bundesgesetz zugrunde liegenden EU-Richtlinie weit verfehlt und deshalb ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich bevorsteht.

**Jede Maßnahme, die zu mehr Lkw-Verkehr führen kann, steht im Widerspruch zur Zielsetzung** dieser Vorgaben und auch im Widerspruch zu entsprechenden Aktionsplänen zur **Steigerung der Luftqualität und muss daher noch konsequenter** auf ihre umwelt- und gesundheitspolitischen Folgewirkungen hin **geprüft und bewertet werden.**

Der VCÖ schließt sich im Grundsatz der *Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 22.10.2014 an.*

## **VCÖ warnt vor Aufweichung anderer Fahrverbote**

Schon eine Erleichterung der Ausnahme für das Nachtfahrverbot senkt nicht nur den Aufwand der Betriebe für ohnehin getätigte Fahrten, sondern es ist zu erwarten, dass **aufgrund einer geringen Hürde es zu einer Zunahme der Transporte zu Fahrverbots-Zeiten** kommen wird.

Insbesondere aber ist eine schrittweise **Ausweitung von Erleichterungen für Ausnahmen auf andere Lkw-Fahrverbote und damit ein Aufweichen** wichtiger Maßnahmen zum **Schutz der Gesundheit zu befürchten.**

Bei Lkw und Bussen über 3,5 Tonnen Euro liegt der Grenzwerte für Feinstaub der Abgasnorm Euro 2 rund zehn- bis zwanzigmal höher als bei den neueren Normen Euro 4 bis 6 – bei Euro 1 dreißig- bis sechzigmal.

Es wäre für die österreichweiten Bemühungen um eine bessere Luftqualität fatal, wenn zum Beispiel die Maßnahmen laut Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) durch die Erweiterung oder Erleichterung von Ausnahmen konterkariert würden.

Die fortgesetzte Erteilung von Ausnahmegenehmigungen bzw. Zustimmung zu anderswo beantragten Ausnahmen kann über die Zeit betrachtet in Summe zu einem grundlegenden Widerspruch zur Intention des Gesundheitsschutzes der Lkw-Fahrverbote gemäß § 42 StVO führen. Eine Lösung für diese Problematik und eine entsprechende Vorgangsweise sollten ergänzt werden.

## **VCÖ-Änderungsvorschläge**

Es wäre jedenfalls zu empfehlen, die österreichweite Gesamt-Anzahl der Ausnahme-Anträge und Bewilligungen zu erfassen und festzulegen, dass die Gesamtzahl an bewilligten Fahrten gegebenenfalls auf dem bisherigen Niveau gedeckelt wird.

Darüber hinaus empfiehlt der VCÖ bei Umsetzung des vorliegenden Antrags folgende Anpassungen.

**VCÖ schlägt vor klarzustellen, dass das Einvernehmen wieder aufgelöst werden kann.**

Zum eventuell notwendig werdenden Schutz der Bevölkerung von Ziel-Bundesländern sollte klargestellt sein, dass ein Bundesland die Möglichkeit hat, das Einvernehmen wieder auflösen zu können.

**VCÖ empfiehlt die Erteilung der Bewilligung im Ziel-Bundesland.**

Da Auswirkungen vor allem im Ziel-Bundesland zu tragen kommen können, sollte der Antrag generell im Ziel-Bundesland gestellt werden müssen. Bei elektronischer Abwicklung, wie es etwa das Land Salzburg für das Wochenend-Fahrverbot anbietet (siehe <http://www.salzburg.gv.at/wochenend>) oder per Fax sollte dies in der Abwicklung keinen Unterschied machen.

***Der VCÖ schlägt daher vor, die Formulierung des einzufügenden § 45 Abs 2c wie folgt zu ändern:***

„Soll sich die Bewilligung einer Ausnahme gemäß Abs. 2, 2a oder 2b von einem Verbot gemäß § 42 Abs. 1 und 2 auf Antrag auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist zur Erteilung der Bewilligung jene Landesregierung zuständig, in deren örtlichen Wirkungsbereich die Fahrt **endet**, bei Fahrten aus dem Ausland kommend jene Landesregierung, deren örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird; in all diesen Fällen ist das Einvernehmen mit den übrigen in Betracht kommenden Landesregierungen herzustellen.“

**Gesundheitsauswirkungen des Verkehrs, insbesondere Lkw**

**Bleibendes Gesundheitsproblem Stickoxide**

Der Verkehr ist als Hauptverursacher für die Hälfte von Österreichs Stickoxid-Emissionen verantwortlich. Der Anteil von Lkw und Pkw daran ist etwa gleich hoch. Die höchste Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Belastung gibt es entlang von Autobahnen sowie in Städten nahe stark befahrenen Straßen. Im Jahr 2012 wurde an jeder vierten Messstelle der vom Immissionsschutzgesetz-Luft vorgeschriebene maximale Jahresmittelwert überschritten. An den straßennahen Messstationen ist die Stickstoffdioxid-Konzentration im Mittel dreimal so hoch wie in straßenfernen Bereichen der Stadt. Lokal ist der Verkehr für bis zu 90 Prozent der Stickstoffdioxid-Belastung verantwortlich.

Besonders gesundheitsschädlich ist Stickstoffdioxid, das auch in der Luftgüterichtlinie der Weltgesundheitsorganisation WHO genannt wird. Es schädigt die Atemwege,

führt zu Entzündungen und Bronchitis. Bei länger andauernder hoher Konzentration nimmt die Zahl der Herzinfarkte zu. Auch Lungenödeme können die Folge sein. Allergien werden verstärkt.

Epidemiologische Studien aus Graz, Linz und Wien zeigen schon bei Stickstoffdioxid-Konzentrationen ab etwa 30 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft akute Auswirkungen auf die Sterblichkeit.

Stickoxide sind mitverantwortlich für die Bildung von Feinstaub und sind eine Vorläufersubstanz für bodennahes Ozon (Hauptsubstanz des schädlichen Sommersmogs, der zu Augenbrennen, Schädigungen der Lunge und Reizungen der Atemwege führt).

Weitere Informationen zur gesundheitsschädlichen Wirkung von Stickoxiden (NOx) und der großen Bedeutung von Diesel-Fahrzeugen bei dieser Gesundheitsbelastung finden Sie im **VCÖ-Factsheet unter: [www.vcoe.at/NOx](http://www.vcoe.at/NOx)**

#### **Feinstaub und Stickoxide: Lkw-Fahrverbote besonders für ältere Lkw erforderlich**

In der Steiermark gilt bereits seit 1. Jänner 2014 ein Fahrverbot für Lkw bis Euro 2. Aktuell wurde mit 1. Juli 2014 in Wien und in Niederösterreich östlich von Wien das Lkw-Fahrverbot auf Euro 1 (Zulassung bis 1995 bis 1997 erlaubt) ausgeweitet. Ab 1. Jänner 2016 werden auch Fahrten mit Euro 2-Lkw und -Sattelzugfahrzeugen (Zulassung bis 1999 bis 2000 erlaubt) verboten sein.

Auch in Tirol gelten in Sanierungsgebieten verschiedene Lkw-Fahrverbote nach Abgasklassen.

Der erlaubte EU-Jahresmittelwert ist für Feinstaub der Fraktion PM10 mit 40 Mikrogramm pro Kubikmeter doppelt so hoch angesetzt wie von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlen. Die Messung der feinen PM2,5-Partikel, die in den USA bereits seit dem Jahr 1998 flächendeckend erfolgt, ist wie im Rest Europas auch in Österreich noch äußerst lückenhaft.

Für die menschliche Gesundheit sind die feineren PM2,5-, PM1- und PM0,1-Partikel besonders gefährlich. Modernes Dieselabgas besteht fast nur mehr aus diesen Partikeln. Gut erforscht ist, dass PM2,5 mindestens 3-fach stärkere Gesundheitseffekte hervorruft wie PM10. Doch die Grenzwerte beziehen sich lediglich auf die grobkörnigeren PM10-Partikel.

Weitere Informationen zur gesundheitsschädlichen Wirkung von Ultra-Feinstaub finden Sie im **VCÖ-Factsheet: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/ultra-feinstaub-macht-krank>**

### **Lärmschutz weiterhin notwendig**

Der größte Lärmerreger ist der Straßenverkehr, der rund 1,5 Millionen Menschen in Österreich in ihrem Wohnumfeld belastet. Lärm macht psychisch und körperlich krank, insbesondere wenn er dauerhaft auftritt und/oder den Schlaf stört. Schon geringe, aber dauerhafte Schallemissionen können zahlreiche Erkrankungen auslösen, wie erhöhten Blutdruck, Arteriosklerose und Depressionen. Schlafstörungen und Konzentrationsschwierigkeiten treten häufiger auf, das Immunsystem wird geschwächt. Bei Kindern ist der Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und schlechterem Leseverständnis beziehungsweise Konzentrationsschwäche vielfach belegt. Jede dritte Person in der EU fühlt sich tagsüber durch Lärm gestresst, jede fünfte klagt deshalb über Schlafstörungen. Das Herzinfarktrisiko entlang stark befahrener Straßen mit Mittelungspegeln ab 65 Dezibel liegt um 20 Prozent höher als an Straßen mit Lärmbelastungen unter 55 Dezibel.