

Bericht

des Umweltausschusses

über die Regierungsvorlage (270 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Abfallwirtschaftsgesetz 2002, das Immissionsschutzgesetz – Luft und das Wasserrechtsgesetz 1959 geändert werden (Aarhus-Beteiligungsgesetz 2018)

Umsetzungsbestimmungen zum Übereinkommen von Aarhus im Anwendungsbereich der Abfallrahmenrichtlinie im Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002):

Schwerpunkt dieser Novelle ist die Umsetzung des Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten samt Erklärung, BGBl. III Nr. 88/2005 (im Folgenden: Übereinkommen von Aarhus), bzw. ratifiziert von der Europäischen Union am 17.02.2005 mit Beschluss 2005/370/EG über den Abschluss des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten im Namen der Europäischen Gemeinschaft (Abl. Nr. L 124/1 vom 17.5.2005), im Anwendungsbereich der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (im Folgenden: Abfallrahmenrichtlinie), ABl. Nr. L 312 vom 22.11.2008 S. 3, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2018/851, ABl. Nr. L 150 vom 14.06.2018 S. 109.

Entsprechend dem Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus hat jede Vertragspartei sicherzustellen, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben.

Gemäß Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus in Verbindung mit Art. 47 der Grundrechtecharta (GRC), sind die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Recht der Union garantierten Rechte, insbesondere der Vorschriften des Umweltrechtes, zu gewährleisten.

Um der Verpflichtung aus Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus in Verbindung mit Art. 216 Abs. 2 AEUV und dem Effektivitätsgrundsatz (effet utile) des europäischen Umweltrechts im Anwendungsbereich des Art. 23 der Abfallrahmenrichtlinie für Abfallbehandlungsanlagen nachzukommen und so einen effektiven Schutz des EU Umweltrechts zu sichern, wird für Umweltorganisationen die Möglichkeit einer rechtlichen Überprüfung vor einem nationalen Gericht im Falle einer Verletzung von Umweltrecht im Rahmen des ordentlichen Genehmigungsverfahrens des § 37 Abs. 1 AWG 2002 vorgesehen.

Gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannten Umweltorganisationen wird daher eine nachträgliche Beschwerdemöglichkeit bei der Genehmigung und wesentlichen Änderung von Behandlungsanlagen gemäß § 37 Abs. 1 AWG 2002, die nicht bereits der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 40 AWG 2002 unterliegen, eingeräumt.

In §§ 40 ff AWG 2002 ist durch die Novelle des AWG 2002 im Jahr 2004, BGBl. I Nr. 155/2004, bereits eine umfassende, dem Übereinkommen von Aarhus entsprechende und in Einklang mit der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie 2003/35/EG stehende Öffentlichkeitsbeteiligung bei IPPC-Behandlungsanlagen und Verbrennungs- und Mitverbrennungsanlagen umgesetzt.

Auch für Anlagen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG, (ABl. Nr. L 197 vom 24.07.2012 S. 1) (im Folgenden: Seveso-III-Richtlinie) fallen, erfolgt eine legistische Klarstellung hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der Umweltausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 04. Oktober 2018 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Franz **Hörl** die Abgeordneten Doris **Margreiter**, Walter **Rauch**, Erwin **Preiner**, Mag. Bruno **Rossmann**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Martina **Diesner-Wais**, Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer**, Mag. Dr. Klaus Uwe **Feichtinger**, Dipl.-Ing. Georg **Strasser** sowie die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus Elisabeth **Köstinger**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Walter **Rauch**, Johannes **Schmuckenschlager** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Die Erreichung der EU Klimaziele 2030 und der Ziele des Pariser Klimaabkommens erfordern eine „Mobilitätswende“ in Richtung sauberer emissionsarmer Mobilität auf Basis erneuerbarer Energieträger. Der Leuchtturm 3 der Klima- und Energiestrategie der Österreichischen Bundesregierung #mission2030 sieht vor, dass Rahmenbedingungen für den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge geschaffen werden sollen. Bis zum Jahr 2050 soll damit ein weitgehend CO₂-neutraler Verkehrssektor erreicht werden. Im Straßenverkehr soll mittel- bis langfristig der Umstieg auf Nullemissionsfahrzeuge auf Basis von erneuerbarer Energie sowie auf Niedrigstemissionsfahrzeuge erfolgen.

Im Rahmen dieser E-Mobilitätsoffensive soll eine gesetzliche Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 14 IG-L für E-Fahrzeuge im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) zur Förderung der E-Mobilität vorgenommen werden.

Bei Überschreitung von Grenz- und Zielwerten des IG-L haben die örtlich zuständigen Landeshauptleute ein Programm gemäß § 9a zu erstellen, in welchem Maßnahmen festgelegt werden, mit denen die Einhaltung der unionsrechtlich vorgegebenen Immissionsgrenz- und -zielwerte sichergestellt wird. Die normative Anordnung von konkreten Maßnahmen erfolgt mittels einer Verordnung des jeweiligen Landeshauptmannes gemäß § 10. Die §§ 13 bis 16 stellen eine Bandbreite an Maßnahmen zur Verfügung, die unter anderem den Verkehr von KFZ umfassen (§ 14). Dementsprechend können Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie zeitliche und räumliche Beschränkungen (Fahrverbote) des Verkehrs angeordnet werden. Die Ausgestaltung von Verkehrsbeschränkungen hängt von der konkreten Maßnahmenverordnung ab, der Handlungsspielraum der verordnungsgebenden Landeshauptleute ist dabei durch die in § 14 Abs. 2 IG-L normierten ex lege Ausnahmen von Beschränkungen des Verkehrs eingeschränkt.

E-Fahrzeuge sind aufgrund der gemäß § 49 Z 5 KFG 1967 geschaffenen Möglichkeit, Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb der Klassen L (Motorräder), M1, M2, M3 (PKW), N1, N2 und N3 (LKW) mit einem Kennzeichen mit grüner Schrift zu versehen, identifizierbar. Die Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen für E-Fahrzeuge knüpft an diese Möglichkeit an, um die Vollziehung der Ausnahmebestimmung sicherzustellen.

Die Kundmachung erfolgt gemäß Abs. 6. Da die Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen an bestimmte Voraussetzungen geknüpft ist, ist darauf mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Walter **Rauch**, Johannes **Schmuckenschlager** mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, F, N **dagegen:** S, P) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2018 10 04

Franz Hörl
Berichterstatter

Johannes Schmuckenschlager
Obmann

