

# Erläuterungen

## zur Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom ..., mit der die IG-L-Maßnahmenverordnung geändert wird, 2. IG-L-Maßnahmenverordnung-Novelle.

### Allgemeiner und Besonderer Teil

#### 1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Die Steiermark, insbesondere der Großraum Graz, ist österreichweit als sehr hoch durch Feinstaub belastetes Gebiet anzusehen. Auch europaweit zählt die Steiermark zu den am meisten belasteten Regionen.

Der Landeshauptmann hat daher aufgrund der Ergebnisse der Statuserhebung gemäß § 8 IG-L im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a IG-L im Herbst des Vorjahres eine IG-L-Maßnahmenverordnung, LGBl. Nr. 131/2006, erlassen.

Diese „Feinstaubverordnung“ sieht ein ambitioniertes Maßnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaubbelastung in der Steiermark, insbesondere im hoch belasteten Gebiet Graz, vor.

Da im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ der Verkehr als Hauptverursacher mit einem Verursacheranteil von ca. 50 % anzusehen ist, mussten im Rahmen der IG-L-Maßnahmenverordnung auch wirkungsvolle Maßnahmen gemäß § 14 IG-L gesetzt werden.

Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen sowie den sonstigen Freilandstraßen (§ 6) umfassten diese Maßnahmen für den Verkehr auch ein Fahrverbot für Personenkraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem an sehr hoch belasteten Tagen im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ (§§ 8 und 9) sowie ein Stufenmodell betreffend alte emissionsträchtige Schwerfahrzeuge in allen vier Sanierungsgebieten (§ 7).

Allein die Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 100 km/h auf Autobahnen) hat in umweltpolitischer Hinsicht in den drei Monaten, in denen diese Maßnahme wirksam war (vom 15. Dezember 2006 bis 14. März 2007) äußerst positive Umwelteffekte hervorgerufen:

So konnten in diesem kurzen Zeitraum 1,5 Tonnen PM<sub>10</sub>, ca. 2.000 Tonnen CO<sub>2</sub> sowie 16,5 Tonnen NO<sub>x</sub> allein auf Grund der Tempolimits auf Autobahnen eingespart werden. Als weiterer positiver Effekt ist zu nennen, dass in demselben Zeitraum ca. 2,5 Millionen Liter Treibstoff (Benzin und Diesel) eingespart werden konnten, was den Fahrzeuglenker/innen ca. €2,5 Millionen an Treibstoffkosten ersparte.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen haben darüber hinaus dazu geführt, dass diese Reduktionen auch zu einer Verminderung der gemäß IG-L normierten Überschreitungstage, je nach Messstelle um ca. 30 % bis 50 %, geführt haben.

Als positive Sekundäreffekte ist noch anzuführen, dass sich Verkehrsunfälle mit Personenschaden in dem Zeitraum, in dem diese Maßnahme gegolten hat, um fast 40 % reduziert haben. Ein nicht unbeachtlicher positiver Ausfluss dieser Maßnahme war auch die für die Menschen spürbare Lärmreduktion, die den Anrainer/innen der betroffenen Autobahnstücke zugute kam.

Alle Maßnahmen für den Verkehr wurden gemäß § 14 Abs. 6 IG-L kundgemacht. Diese Bestimmung des Immissionsschutzgesetzes-Luft nimmt ausdrücklich auf die Kundmachungsform des § 44 Abs. 3 StVO Bezug, welcher für die gehörige Kundmachung aller Verkehrsmaßnahmen in der Steiermark herangezogen wurde.

Laut den Erläuterungen des IG-L ist eine flexible Handhabung der Kundmachungsform vom Bundesgesetzgeber ausdrücklich gewollt. Die vom Landeshauptmann für die Steiermark gewählte Art der Kundmachung war daher nach Ansicht aller befassten Bundes- und Landesstellen (BKA-Verfassungsdienst, Verfassungsdienst des Landes, Verkehrsrechtsabteilung, Umweltabteilung) gesetzeskonform und wurde auch durch ein externes Gutachten von Herrn Univ. Prof. DDr. Heinz Mayer vollinhaltlich und ausdrücklich bestätigt.

Der UVS für die Steiermark befand jedoch alle vorgebrachten Argumente für nicht stichhältig und entschied unter Berufung auf Art. 89 Abs. 1 B-VG mit Bescheid vom 09. März 2006 (präsentiert am 12. März 2007), dass die Tempolimits auf Autobahnen „nicht gehörig kundgemacht“ worden wären. Eine ähnliche Feststellung traf der UVS für die Steiermark auch betreffend die sonstigen Freilandstraßen (Tempo 80 km/h) mit Bescheid vom 19. Juni 2007, öffentlich vorgestellt am 26. Juni 2007. Auf Grund dieser Bescheide hätte immer gemäß § 44 Abs. 1 StVO kundgemacht werden müssen, da der UVS für die Steiermark nur auf die „Verkehrszeichenmöglichkeit“ abstellt. Dort, wo Straßenstrecken das Sanierungsgebiet durchschneiden und eine konstitutive Kennzeichnung mit Straßenverkehrszeichen auch de facto unmöglich ist, wurde empfohlen, dass diese Straßenstrecken der Anknüpfungspunkt sein sollten, in ein Sanierungsgebiet aufgenommen zu werden oder diese Strecken

davon auszunehmen. Nach dieser Denkweise geht es also nicht um die Schadstoffbelastung eines bestimmten Gebietes auf Grund der Statuserhebung (wie es das IG-L vorsieht), sondern nur um Straßenstreckenverläufe, um pro futuro die geforderten Tafeln aufstellen zu können.

Eine Ausweisung eines IG-L-Sanierungsgebietes nach den Kriterien der „Verkehrszeichenmöglichkeit“ erscheint jedoch nach Ansicht aller befassten Landesstellen als nicht gesetzeskonform im Sinne des IG-L.

Allein für die in den 4 Sanierungsgebieten betroffenen Freilandstraßen hätte dies bedeutet, dass ca. 40.000 Verkehrsschilder aufgestellt hätten werden müssen.

Auf Grund dieser Entscheidungen des UVS für die Steiermark sieht sich das Land Steiermark daher derzeit außer Stande, die EU-rechtlichen sowie bundesgesetzlichen Vorgaben des IG-L im Hinblick auf Verkehrsmaßnahmen einer Erfüllung zuzuführen, da davon auszugehen ist, dass der UVS für die Steiermark auch die sonstigen Verkehrsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahme betreffend Fahrverbote für Personenkraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem an sehr hoch belasteten Tagen im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ (§§ 8 und 9) als „nicht gehörig kundgemacht“ ansieht und daher gemäß Art. 89 Abs. 1 B-VG auch diese Bestimmung nicht zur Anwendung bringt.

Abgesehen davon, dass ein Abstellen auf die „Verkehrszeichenmöglichkeit“ bei Fahrverboten im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ zu einem nicht überschaubaren Schilderwald führen würde und auf Grund der temporären Geltung (selbst bei Anbringung von Klapptafeln) einen immensen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen würde, der de facto nicht zu bewältigen wäre, würde die Aufrechterhaltung dieser Maßnahme auch im Widerspruch zu den Grundsätzen des IG-L (§ 9b im Zusammenhang mit § 14 Abs. 1 IG-L) stehen, wonach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip zu entsprechen ist. Danach müssten jedenfalls vor Erlassung von Fahrverboten gelindere Instrumente, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, zur Anwendung gebracht werden.

## **2. Inhalt:**

Mit der IG-L-Maßnahmenverordnung, LGBl. Nr. 131/2006, wurden zum dauerhaften und präventiven Gesundheitsschutz der Bevölkerung gemäß § 14 Abs. 1 IG-L

- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Autobahnteilstücken der A 2 und A 9 sowie auf den sonstigen Freilandstraßen in allen Sanierungsgebieten (§ 6)
- Fahrbeschränkungen für alte Schwerfahrzeuge (über 7,5 Tonnen) mit hohem Schadstoffausstoß (Stufenmodell nach Erstzulassungsdatum) sowie
- Fahrverbote für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem an sehr hoch belasteten Tagen im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ im Winter 2006/2007 (§ 8) und
- Fahrverbote für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem an belasteten Tagen im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ (§ 9) verordnet.

Auf Grund der Entscheidungen des UVS für die Steiermark betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 14 IG-L ist davon auszugehen, dass der UVS für die Steiermark auch alle sonstigen für den Verkehr vorgesehenen Maßnahmen als „nicht gehörig kundgemacht“ qualifizieren wird, weshalb alle Maßnahmen für den Verkehr bis zur Novellierung des Bundesgesetzes (Immissionsschutzgesetz-Luft) einer Aufhebung zuzuführen sind. Die Beibehaltung der Maßnahme des § 9 IG-L-Maßnahmenverordnung würde darüber hinaus auch dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit widersprechen.

Hinzuweisen ist, dass mit dieser Novelle nur mehr die Bestimmungen der §§ 6 sowie 9 aufgehoben werden müssen, da § 8 bereits gemäß § 13 Abs. 3 IG-L-Maßnahmenverordnung ex lege mit 14. März 2007 außer Kraft getreten ist und § 7 IG-L-Maßnahmenverordnung bereits mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 28. Juni 2007 aufgehoben wurde.

## **3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Die Verkehrsmaßnahmen der IG-L-Maßnahmenverordnung wurden durch Anschlag an der Amtstafel des Landeshauptmannes kundgemacht; dies betrifft auch die Verkehrsmaßnahmen gemäß § 6 betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen in allen Sanierungsgebieten sowie gemäß § 9 betreffend Fahrverbote für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem an belasteten Tagen im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“.

Aus diesem Grund ist laut Stellungnahme der Fachabteilung 1F - Verfassungsdienst auch jede Änderung oder Aufhebung derjenigen Bestimmungen, die durch Anschlag kundgemacht worden sind, wiederum durch Anschlag kundzumachen. Eine Veröffentlichung im Landesgesetzblatt hat in diesem Fall zu unterbleiben.

Die Durchführung eines Begutachtungsverfahrens bei Aufhebung von Maßnahmen ist zwar weder durch das Immissionsschutzgesetz-Luft noch durch die Empfehlungen des Legistischen Handbuchs geboten; es soll jedoch allen betroffenen Stellen, insbesondere den 333 steirischen Gemeinden, die einem IG-L-Sanierungsgebiet angehören, auch angesichts der medialen Präsenz dieses umweltpolitischen Themas die Möglichkeit geben, eine Stellungnahme abzugeben.

#### **4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Dem Land Steiermark ist durchaus bewusst, dass die Nichtsetzung von wirkungsvollen Maßnahmen für den Hauptemittenten Verkehr

- zu einer massiven Verschlechterung der Luftqualität in der Steiermark führen wird,
- dass die gesetzlichen Vorgaben betreffend die zulässigen Überschreitungstage nicht einmal langfristig eingehalten werden können und
- dass mit EU-Vertragsverletzungsverfahren in der nächsten Zukunft zu rechnen sein wird.

#### **5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:**

Für den Fall, dass die bundesgesetzlichen Vorgaben nicht im Rahmen der nächsten Novellierung des Immissionsschutzgesetzes-Luft im Sinne der Vorschläge des Landes Steiermark adaptiert werden sollten, ist mit EU-Vertragsverletzungsverfahren sowie EU-Bußgeldverfahren zu rechnen. In diesem Zusammenhang könnte es auch zu Zwangsmaßnahmen wegen Verstößen gegen das EU-Umweltrecht kommen, wobei die derzeit vorliegende Judikatur des Europäischen Gerichtshofes darauf schließen lässt, dass mit hohen Strafsätzen zu rechnen ist.

Graz, am 27. Juli 2007