An das
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
Abteilung VI/5
Stubenring 1
1010 Wien

Per E-Mail an: abt-65@bmluk.gv.at

Wien, am 04.11.2026

Stellungnahme zum Entwurf des Immissionsschutzgesetzes – Luft 2027 (IG-L 2027) und der IG-L-BKV 2027

GZ 2026-0.766.461

Sehr geehrte Damen und Herren!

ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung bedankt sich für die Übermittlung der Entwürfe eines Immissionsschutzgesetzes – Luft 2027 (IG-L 2027) sowie einer Verordnung über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität (IG-L-BKV 2027) und nimmt dazu fristgerecht wie folgt Stellung.

ÖKOBÜRO ist die Allianz der Umweltbewegung. Dazu gehören 21 österreichische Umwelt-, Natur- und Tierschutz-Organisationen wie GLOBAL 2000, Naturschutzbund, VCÖ – Mobilität mit Zukunft, VIER PFOTEN, BirdLife und der WWF Österreich. ÖKOBÜRO arbeitet auf politischer und juristischer Ebene für die Interessen der Umweltbewegung und ist Mitglied im europäischen Umweltrechtsnetzwerk Justice & Environment.

Die Entwürfe dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/2881, die bis 11. Dezember 2026 in nationales Recht zu übertragen ist.[1] ÖKOBÜRO begrüßt die Überarbeitung des IG-L sowie die Integration des Ozongesetzes in ein einheitliches Gesetz. Die Umsetzung bleibt jedoch insbesondere beim Zugang zu Gericht und beim Schadenersatz hinter den Vorgaben der Richtlinie und der Aarhus-Konvention zurück. Ergänzend wird auf das Positionspapier von ÖKOBÜRO zur IG-L-Novelle verwiesen, dessen Forderungen dieser Stellungnahme zugrunde liegen.[2]

[1] Art 30 Abs 1 Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung), ABl L 2024/2881.

[2] ÖKOBÜRO, Positionspapier „Umsetzung der neuen Regelungen im Luftschutzrecht – IG-L Novelle 2026“ (August 2026), abrufbar unter www.oekobuero.at.

ÖKOBÜRO

JUSTICE & ENVIRONMENT
European Network of Environmental Law Organizations

1. Gesamtbewertung

Der Entwurf übernimmt die Luftqualitätsnormen und die Systematik der Richtlinie vollständig und bringt in einzelnen Punkten Fortschritte. Im Wesentlichen handelt es sich jedoch um eine 1:1-Umsetzung, die über die unionsrechtlichen Mindestanforderungen nicht hinausgeht und keinen höheren Schutzstandard anstrebt. Beim Rechtsschutz hält der Entwurf bewusst am Modell des Aarhus-Beteiligungsgesetzes 2018 fest, obwohl Art 27 der Richtlinie eine umfassende gerichtliche Überprüfung von Entscheidungen, Handlungen und Unterlassungen verlangt. In mehreren Punkten bestehen daher erhebliche Zweifel an der Unionsrechtskonformität des Entwurfs (siehe Punkt 3).

Positiv hervorzuheben sind insbesondere:

- die Integration des Ozongesetzes in ein einheitliches Gesetz (§ 54 Abs 2 Z 2);
- die ausdrückliche Verankerung der Vier-Jahres-Höchstdauer für Grenzwertüberschreitungen in § 17 Abs 2;
- die Bindung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 32 Abs 3 an die Immissionsgrenzwerte der Anlage 1 ohne die bisherigen Zuschläge von 10 µg/m^3 bzw 35 statt 25 zulässigen Überschreitungen;
- die an der Judikatur des VwGH orientierte, weite Definition der betroffenen Öffentlichkeit in § 2 Abs 47 (Wohnen, Pflege sozialer Kontakte, Arbeit);
- die neuen Antragsrechte auf Einrichtung richtlinienkonformer Probenahmestellen (§ 43 Abs 3) und auf Erstellung von Aktionsplänen (§ 43 Abs 2);
- die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Aktionsplänen (§ 37 Abs 7) sowie die Information über den Zugang zu Gericht (§ 39 Abs 1);
- der Fortbestand der bestehenden Maßnahmenverordnungen der Landeshauptleute bis zur dauerhaften Einhaltung der neuen Grenzwerte (§ 55 Abs 2), womit insbesondere die bestehenden IG-L-Geschwindigkeitsbeschränkungen erhalten bleiben.

Kritisch zu bewerten sind hingegen vor allem:

- der stark mangelhafte Zugang zu Gerichten: gewählt wird ein Antragsmodell statt Anfechtung, eingeschränkter Prüfmaßstab, kein vorläufiger Rechtsschutz, keine Kostenregelung und Anknüpfung an die konventionswidrigen Anerkennungsvoraussetzungen des § 19 Abs 7 UVP-G 2000;
- die Umsetzung des Schadenersatzanspruchs nach Art 28 der Richtlinie über das Amtshaftungsgesetz ohne Beweiserleichterung und mit Lücken im Anwendungsbereich;
- die in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung als Regelfall vorgesehene Fristerstreckung nach Art 18 der Richtlinie ohne Konsultation der Öffentlichkeit;
- die unveränderte Befristung von Verkehrsmaßnahmen auf Autobahnen und Schnellstraßen auf drei Monate und das Erfordernis des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur;
- die Begutachtungsfrist von nur rund zwei Wochen.

2. Begutachtungsverfahren

Die Entwürfe wurden am 21. Oktober 2026 mit einer Frist bis 5. November 2026 versendet. Für ein vollständig neu gefasstes Gesetz samt Durchführungsverordnung, Erläuterungen und Wirkungsorientierter Folgenabschätzung im Umfang von deutlich über 100 Seiten ist eine Frist von rund zwei Wochen nicht ausreichend. Sie unterschreitet die vom Verfassungsdienst des Bundeskanzleramts als Regel vorgesehene Mindestfrist von sechs Wochen deutlich,[3] ohne dass dafür eine Begründung ersichtlich wäre. Die Richtlinie ist seit 10. Dezember 2024 in Kraft; die Umsetzungsfrist ist seit zwei Jahren bekannt. Auch Art 8 der Aarhus-Konvention verlangt bei der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften mit möglicherweise erheblichen Umweltauswirkungen ausreichende Zeiträume für eine effektive Beteiligung der Öffentlichkeit.[4]

ÖKOBÜRO fordert, künftige Begutachtungsverfahren mit einer Frist von mindestens sechs Wochen durchzuführen und anerkannte Umweltorganisationen bereits in die Vorarbeiten zu den Durchführungsverordnungen nach § 6, § 27 Abs 12 und § 32 Abs 5 IG-L 2027 einzubinden.

3. Zugang zu Gericht (§§ 2 Abs 47, 43, 46, 47)

Nach den Erläuterungen sollen die Bestimmungen des IG-L idgF über den Zugang zu Gericht „im Wesentlichen unverändert übernommen“ werden.[5] Damit bleibt die zentrale Umsetzungslücke bestehen: Art 27 Abs 1 der Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit ein Überprüfungsverfahren zur Anfechtung der materiell- und verfahrensrechtlichen Rechtmäßigkeit aller Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen in Bezug auf Probenahmestellen, Luftqualitätspläne, Luftqualitätsfahrpläne und Pläne für kurzfristige Maßnahmen zu eröffnen. Dies wird nicht erreicht.

a. Antragsmodell statt Anfechtung

§ 43 Abs 1 sieht lediglich Anträge an die Landeshauptleute vor, über die diese selbst mit Bescheid entscheiden. Gegenstand der gerichtlichen Kontrolle ist damit nicht der Luftqualitätsplan selbst, sondern die behördliche Entscheidung über den Antrag. Der Einhaltungsausschuss der Aarhus-Konvention hat wiederholt festgehalten, dass das Recht, eine Behörde um Tätigwerden zu ersuchen, keine „Anfechtung“ im Sinne des Art 9 Abs 3 der Konvention darstellt.[6] Luftqualitätspläne sind Handlungen von Behörden, die als solche anfechtbar sein müssen;[7] die Möglichkeit, zum Entwurf eines Luftqualitätsplans

[3] Rundschreiben des BKA-Verfassungsdienstes vom 2.6.2008, BKA-600.614/0002-V/2/2008.

[4] Art 8 Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention), BGBl III 2005/88.

[5] Erläuterungen zum Ministerialentwurf IG-L 2027 vom 21.10.2026, zu § 43.

[6] ACCC/C/2013/85 und ACCC/C/2013/86 (Vereinigtes Königreich), Rn 84.

[7] ACCC/C/2017/161 (Bulgarien), ECE/MP.PP/C.1/2025/15, Rn 138.

Stellung zu nehmen, ersetzt das Recht nicht, den beschlossenen Plan gerichtlich überprüfen zu lassen.[8] Die Europäische Kommission hat 2025 beschlossen, Polen wegen mangelhaften Zugangs zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, insbesondere in Bezug auf Luftqualitätspläne, vor dem EuGH zu verklagen.[9]

Nach der Rechtsprechung des EuGH sind nationale Verfahrensvorschriften im Licht des Art 47 GRC iVm Art 9 Abs 3 der Aarhus-Konvention so auszulegen und erforderlichenfalls unangewendet zu lassen, dass ein wirksamer gerichtlicher Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte sichergestellt ist.[10] Die Erläuterungen berufen sich selbst auf die einschlägige Judikatur des EuGH zur Luftqualitätsrichtlinie,[11] ziehen daraus jedoch nicht die gebotenen Konsequenzen.

ÖKOBÜRO fordert, kundgemachte Luftqualitätspläne und Aktionspläne für Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit unmittelbar mit Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht anfechtbar zu machen, wobei die Beschwerdefrist mit der Veröffentlichung nach § 39 Abs 2 zu laufen beginnt. Alternativ sind Luftqualitätspläne mit einem Feststellungsbescheid über ihre Richtlinienkonformität zu verbinden, der der betroffenen Öffentlichkeit als zugestellt gilt.

b. Prüfmaßstab und Acht-Wochen-Frist

Nach § 43 Abs 1 Z 2 kann die Überprüfung eines Luftqualitätsplans nur innerhalb von acht Wochen nach dessen Veröffentlichung und nur im Hinblick auf die Eignung der Maßnahmen „in ihrer Gesamtheit“ beantragt werden. Art 27 Abs 1 der Richtlinie verlangt demgegenüber die Überprüfung der materiell- und verfahrensrechtlichen Rechtmäßigkeit. Nach dem Entwurf nicht überprüfbar sind damit etwa das Fehlen der nach § 18 Abs 2 iVm Anhang VIII der Richtlinie erforderlichen Inhalte (Quantifizierung der Wirkung je Maßnahme, Zeitplan, indikativer Zielpfad), Mängel der Konsultation nach § 21 sowie die Überschreitung der Vier-Jahres-Grenze des § 17 Abs 2. Der VwGH hat zur bisherigen Rechtslage ausgesprochen, dass kein Anspruch auf die Aufnahme bestimmter Maßnahmen in einen Plan besteht.[12] Die Folge ist ein wiederkehrender Kreislauf aus Überarbeitung und neuerlicher Anfechtung, der mit der Vier-Jahres-Grenze des Art 19 Abs 1 der Richtlinie nicht vereinbar ist.

---

[8] ACCC/C/2016/151 (Polen), ECE/MP.PP/C.1/2025/12, Rn 111.

[9] Europäische Kommission, Pressemitteilung IP/25/1509 vom 18.6.2025 (Beschluss zur Klage gegen Polen wegen mangelhaften Zugangs zu Gerichten in Umweltangelegenheiten), ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_25_1509.

[10] EuGH 20.12.2017, C-664/15, Protect, ECLI:EU:C:2017:987; EuGH 19.12.2019, C-752/18, Deutsche Umwelthilfe, ECLI:EU:C:2019:1114.

[11] EuGH 25.7.2008, C-237/07, Janeček, ECLI:EU:C:2008:447; EuGH 19.11.2014, C-404/13, ClientEarth, ECLI:EU:C:2014:2382; EuGH 26.6.2019, C-723/17, Craeynest, ECLI:EU:C:2019:533. Anm: Die Erläuterungen geben das Datum des Urteils ClientEarth unrichtig mit 19.11.2024 an.

[12] VwGH 19.2.2018, Ra 2015/07/0074.

Nach Ablauf der Acht-Wochen-Frist verbleibt zudem nur der Antrag auf Aktualisierung nach § 19, dessen Voraussetzungen erst im dritten Kalenderjahr nach Ablauf der Frist für die Erstellung des Plans vorliegen können. Eine derart kurze Ausschlussfrist erschwert den Zugang zu Gericht übermäßig im Sinne des Art 27 Abs 3 der Richtlinie.

ÖKOBÜRO fordert, den Prüfmaßstab auf die Rechtmäßigkeit des Plans einschließlich der Anforderungen der §§ 17, 18 und 21 zu erstrecken und Anträge bzw Beschwerden während der gesamten Dauer einer Grenzwertüberschreitung zuzulassen.

c. Maßnahmenverordnungen und Grundsätze des § 22

Beantragt ein Mitglied der betroffenen Öffentlichkeit die Anordnung von Maßnahmen, können die Landeshauptleute unter Berufung auf die Grundsätze des § 22 feststellen, dass diese „nicht erforderlich" sind. § 22 Z 4 und 5 („außer Verhältnis", „gelindestes Mittel") wurden unverändert aus § 9b IG-L a. F. übernommen und stehen in einem Spannungsverhältnis zu der nunmehr ausdrücklich verankerten Vier-Jahres-Grenze. Die Einhaltung der Grenzwerte ist nach ständiger Rechtsprechung des EuGH eine Ergebnispflicht;[13] Kosten- und Verhältnismäßigkeitserwägungen dürfen die Auswahl zwischen wirksamen Maßnahmen steuern, nicht aber die fristgerechte Einhaltung der Grenzwerte in Frage stellen.

Die Maßnahmenverordnungen nach § 25, in denen die eigentlichen Eingriffe angeordnet werden, bleiben für die betroffene Öffentlichkeit weiterhin unanfechtbar. Der VfGH erkennt anerkannten Umweltorganisationen keine Befugnis zur Anfechtung von Verordnungen zu; ein gesetzlich verankerter Feststellungsantrag würde diese Lücke schließen.[14]

ÖKOBÜRO fordert, § 22 um den Vorrang der fristgerechten Einhaltung der Luftqualitätsnormen zu ergänzen und einen Antrag auf Feststellung der Richtlinienkonformität von Verordnungen nach §§ 6, 25 und 37 mit Beschwerdemöglichkeit an das Landesverwaltungsgericht vorzusehen.

d. Probenahmestellen (§ 43 Abs 3; IG-L-BKV 2027)

Das neue Antragsrecht auf Einrichtung richtlinienkonformer Probenahmestellen wird ausdrücklich begrüßt. Es setzt die Rechtsprechung des EuGH und des VwGH um, wonach dieses Recht unabhängig vom Vorliegen einer Grenzwertüberschreitung besteht.[15] Prüfmaßstab ist nach § 43 Abs 3 allerdings ausschließlich die Verordnung nach § 6. Art 27

[13] EuGH 5.4.2017, C-488/15, Kommission/Bulgarien, ECLI:EU:C:2017:267; EuGH 19.11.2014, C-404/13, ClientEarth, ECLI:EU:C:2014:2382.

[14] Vgl *Schamschula/Schmidhuber*, Anerkannte Umweltorganisationen müssen Verordnung anfechten können, RdU 2023/123; *Schamschula*, Kurzstudie „Stand der Umsetzung der Aarhus-Konvention in Österreich" (1.12.2025), Kap 5.

[15] EuGH 26.6.2019, C-723/17, Craeynest, ECLI:EU:C:2019:533, Rn 54 ff; VwGH 21.10.2021, Ra 2020/07/0117; VwGH 8.5.2025, Ra 2024/07/0013.

Abs 1 der Richtlinie bezieht sich hingegen auf Standorte und Anzahl der Probenahmestellen „gemäß Artikel 9 im Einklang mit den einschlägigen Kriterien in den Anhängen III und IV“, somit auf den Maßstab der Richtlinie. Entspricht die Verordnung selbst nicht der Richtlinie, etwa hinsichtlich Anzahl oder Lage der Probenahmestellen, läuft der Rechtsschutz ins Leere.

Dieses Risiko ist nicht theoretisch: Die IG-L-BKV 2027 reduziert die Messverpflichtungen für Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid und streicht die Trendmessstellen. Die Großmessstellen werden ausschließlich im städtischen und ländlichen Hintergrund eingerichtet, ultrafeine Partikel werden an nur einem Standort gemessen.[16] Die höchsten Konzentrationen ultrafeiner Partikel treten jedoch an verkehrsnahen Standorten und an Flughäfen auf.[17] Für die übrigen Luftschadstoffe verlangt die Verordnung in Anlage 2 ausdrücklich Probenahmestellen an den am stärksten belasteten Straßenabschnitten. Die Mitgliedsorganisation VCÖ – Mobilität mit Zukunft fordert daher eine Ausweitung der Messung ultrafeiner Partikel.[18]

ÖKOBÜRO fordert, in § 43 Abs 3 als Prüfmaßstab die Verordnung nach § 6 „und die Anhänge III und IV der Richtlinie (EU) 2024/2881“ festzulegen und das Antragsrecht auf die Änderung der Verordnung nach § 6 zu erstrecken. In der IG-L-BKV 2027 sind ultrafeine Partikel und Ruß auch an verkehrsnahen Standorten mit hoher Belastung zu messen.

e. Aktionspläne (§ 43 Abs 2, § 37)

Nach § 43 Abs 2 kann nur die Erstellung eines Aktionsplans beantragt werden. Ob sein Inhalt rechtmäßig und zur Verringerung der Gefahr einer Überschreitung geeignet ist, kann nicht überprüft werden, obwohl Art 27 Abs 1 der Richtlinie die Pläne für kurzfristige Maßnahmen ausdrücklich erfasst. Dies wiegt umso schwerer, als § 37 Abs 6 bei Feinstaub einen Aktionsplan zulässt, der sich auf Information und Verhaltensempfehlungen beschränkt; ob die Voraussetzung eines „stark begrenzten“ Minderungspotenzials vorliegt, muss gerichtlich kontrollierbar sein. Da Art 28 der Richtlinie den Schadenersatzanspruch auch an Verstöße gegen Art 20 Abs 1 und 2 knüpft, würde das Fehlen von Primärrechtsschutz die Durchsetzung zudem einseitig in den Bereich des Sekundärrechtsschutzes verlagern.

ÖKOBÜRO fordert, § 43 Abs 2 um einen Antrag auf Überprüfung und Aktualisierung von Aktionsplänen zu ergänzen und im Gesetz einen Mindestkatalog kurzfristig wirksamer Maßnahmen vorzusehen, darunter temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen,

[16] Erläuterungen zum Ministerialentwurf IG-L-BKV 2027 vom 21.10.2026, Allgemeiner Teil; §§ 23 und 24 IG-L-BKV 2027.

[17] Buxbaum I. u.a., UFP-Messungen Flughafen Wien: Messergebnisse 2022, Umweltbundesamt Report 0870, Wien 2023; Hellack B. u.a., Ultrafeine Partikel: Verursacher, Messung und Wirkungsbewertung, Umweltbundesamt Dessau-Roßlau 2022.

[18] VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Factsheet „Gesündere Luft durch weniger Verkehrsabgase“ (März 2025).

Beschränkungen für emissionsstarke Fahrzeuggruppen und eine Verdichtung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

f. Vorläufiger Rechtsschutz und Kosten

Die Erläuterungen gehen davon aus, dass vorläufiger Rechtsschutz und nicht übermäßig teure Verfahren durch Art 6 EMRK und das allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht „ausreichend sichergestellt" seien.[19] Dem ist nicht zu folgen. Maßstab ist nicht Art 6 EMRK, sondern Art 27 Abs 2 der Richtlinie und Art 9 Abs 4 der Aarhus-Konvention, die ausdrücklich angemessenen vorläufigen Rechtsschutz und nicht übermäßig teure Verfahren verlangen; Art 47 GRC reicht zudem über den Schutzbereich des Art 6 EMRK hinaus. Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde nach § 13 VwGVG läuft bei abweisenden Bescheiden ins Leere, und das VwGVG enthält keine ausdrückliche Grundlage für einstweilige Anordnungen.[20] Hinzu kommen Kostenrisiken aus Gebühren sowie aus Barauslagen für nichtamtliche Sachverständige (§ 17 VwGVG iVm § 76 AVG).

ÖKOBÜRO fordert eine ausdrückliche Befugnis der Landesverwaltungsgerichte zur Erlassung einstweiliger Anordnungen sowie die Befreiung der betroffenen Öffentlichkeit von Gebühren und Sachverständigenkosten in Verfahren nach § 43.

g. Zeitnähe, Säumnis und Amtsrevision

Art 27 Abs 2 der Richtlinie verlangt zeitnahe Überprüfungsverfahren. Der Entwurf sieht jedoch keine besonderen Entscheidungsfristen vor; bei Untätigkeit der Behörde verbleiben die Sechs-Monats-Frist des § 73 AVG und die Säumnisbeschwerde. Gleichzeitig räumt § 47 Abs 1 dem BMLUK eine neue Amtsrevision gegen sämtliche Entscheidungen der Landesverwaltungsgerichte ein, die durch die Übermittlungspflichten des § 46 vorbereitet wird. Dies verlängert die Verfahren einseitig zulasten der betroffenen Öffentlichkeit.

ÖKOBÜRO fordert Entscheidungsfristen von jeweils drei Monaten für die Landeshauptleute und für die Landesverwaltungsgerichte sowie den Verzicht auf die Amtsrevision nach § 47 Abs 1, jedenfalls aber den Ausschluss ihrer aufschiebenden Wirkung.

h. Anerkennung von Umweltorganisationen

Art 27 Abs 1 der Richtlinie knüpft an Nichtregierungsorganisationen an, die die nach nationalem Recht geltenden Voraussetzungen erfüllen. § 2 Abs 47 und § 43 Abs 5 verweisen dafür weiterhin auf die Anerkennung nach § 19 Abs 7 UVP-G 2000 „im Rahmen ihrer örtlichen Anerkennung". Die Vertragsstaatenkonferenz der Aarhus-Konvention hat im

[19] Erläuterungen zum Ministerialentwurf IG-L 2027 vom 21.10.2026, zu § 43.

[20] Vgl *Bucha/Schamschula*, Moment mal – die aufschiebende Wirkung im Umweltrecht, RdU 2021/4.

November 2025 festgestellt, dass die dort normierte Mindestzahl von 100 Mitgliedern mit der Konvention nicht vereinbar ist.[21] Auch nach der Rechtsprechung des EuGH ist eine fixe Mindestmitgliederzahl als absolutes Kriterium unzulässig.[22] Die Erläuterungen erachten die Anforderungen des § 19 UVP-G 2000 dennoch ohne nähere Auseinandersetzung als zulässig. Zudem sind bundesweit tätige Gesundheitsorganisationen in der Regel nicht nach dem UVP-G 2000 anerkannt, obwohl Art 19 Abs 7 und Art 27 der Richtlinie sie ausdrücklich ansprechen.

ÖKOBÜRO fordert eine eigenständige Regelung der Antrags- und Beschwerdelegitimation von Umwelt- und Gesundheitsorganisationen im IG-L 2027 ohne Mindestmitgliederzahl und parallel dazu die Reform des § 19 Abs 7 UVP-G 2000.

4. Schadenersatz (§ 44)

Der EuGH hat zur bisherigen Rechtslage einen unionsrechtlichen Staatshaftungsanspruch bei Gesundheitsschäden infolge von Grenzwertüberschreitungen verneint.[23] Art 28 der Richtlinie schafft nunmehr einen ausdrücklichen Anspruch auf Ersatz von Gesundheitsschäden, die auf vorsätzliche oder fahrlässige Verstöße der Behörden zurückgehen. § 44 verweist für dessen Geltendmachung auf das Amtshaftungsgesetz und passt lediglich den Beginn der Verjährung an. Die Umsetzung des Art 28 Abs 3 der Richtlinie in § 44 Abs 2 wird an sich begrüßt. Im Übrigen bleibt der Anspruch jedoch praktisch nicht durchsetzbar, obwohl Art 28 Abs 2 der Richtlinie Ausgestaltungen untersagt, welche die Geltendmachung unmöglich machen oder übermäßig erschweren.

Geschädigte müssen nach allgemeinen Regeln den Kausalzusammenhang zwischen einem behördlichen Verstoß und ihrem Gesundheitsschaden nachweisen. Eben daran ist bereits die Feststellungsklage im Grazer Verfahren Wabl gescheitert.[24] Hinzu kommen die Rettungspflicht nach § 2 Abs 2 AHG, die Betroffenen entgegengehalten werden könnte, die keinen Antrag nach § 43 gestellt haben, das Aufforderungsverfahren nach § 8 AHG und das volle Prozesskostenrisiko. Darüber hinaus ist der Anwendungsbereich zu eng: § 44 erfasst Verstöße gegen §§ 16, 17, 19, 20 Abs 6 und 7 sowie § 37 Abs 1 und 4 bis 6, nicht aber die Anordnung der im Plan vorgesehenen Maßnahmen nach § 25 und deren Inkraftsetzung im Alarmfall nach § 38. Gerade die verspätete oder unterlassene Umsetzung von Maßnahmen ist jedoch der typische Verstoß.

ÖKOBÜRO fordert eine eigenständige Anspruchsgrundlage im IG-L 2027 mit einer widerleglichen Vermutung des Kausalzusammenhangs zwischen festgestelltem Verstoß und Gesundheitsschaden, den Ausschluss der Rettungspflicht nach § 2 Abs 2 AHG, die

[21] Report of the Compliance Committee on decision VII/8b concerning compliance by Austria, ECE/MP.PP/2025/51 (12.11.2025).
[22] EuGH 15.10.2009, C-263/08, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, ECLI:EU:C:2009:631.
[23] EuGH 22.12.2022, C-61/21, JP, ECLI:EU:C:2022:1015.
[24] Zum Verfahren Wabl (Graz) ÖKOBÜRO, Informationstext zum Recht auf saubere Luft (Stand November 2025).

Einbeziehung der §§ 25 und 38 in den Anwendungsbereich sowie die Möglichkeit der gebündelten Geltendmachung von Ansprüchen durch qualifizierte Einrichtungen.

5. Öffentlichkeitsbeteiligung und Fristerstreckung (§§ 5, 16, 21, 37)

Die Beteiligung an der Erstellung von Luftqualitätsplänen wird gegenüber der bisherigen Rechtslage verbessert, bleibt der Sache nach aber eine Begutachtung. Die Frist für Stellungnahmen beträgt weiterhin sechs Wochen; über die Berücksichtigung der Stellungnahmen ist die Öffentlichkeit nur „nach Möglichkeit" zu unterrichten (§ 21 Abs 3). Bei „nicht wesentlichen" Aktualisierungen entfällt die Konsultation (§ 21 Abs 4), ohne dass der Entwurf Kriterien für diese Abgrenzung vorgibt. Art 19 Abs 7 der Richtlinie iVm der Richtlinie 2003/35/EG und Art 7 der Aarhus-Konvention verlangen eine frühzeitige und effektive Beteiligung, deren Ergebnisse gebührend zu berücksichtigen sind.

Über den folgenreichsten Schritt, den Antrag auf Erstreckung der Frist zur Einhaltung der Grenzwerte bis 2035 bzw 2040, wird die Öffentlichkeit nach § 5 Abs 3 erst informiert, nachdem die Erstreckung gewährt wurde. Die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung definiert es als Erfolg, dass für alle Gebiete mit absehbarer Nichteinhaltung Erstreckungsanträge gestellt werden.[25] Die Fristerstreckung wird damit vom Ausnahmefall zum Planungsziel. Zu beachten ist zudem, dass Art 18 Abs 1 lit a der Richtlinie verkehrsbedingte Belastungen nicht als Rechtfertigungsgrund für eine Erstreckung bis 2040 anführt.

Nach Art 18 Abs 2 lit a der Richtlinie ist für eine Fristerstreckung ein Luftqualitätsfahrplan bis 31. Dezember 2028 zu erstellen. Nach § 16 Abs 1 endet die Frist zur Erstellung eines Luftqualitätsplans bei einer erstmals 2027 festgestellten Überschreitung jedoch erst mit Ablauf des Jahres 2029. Der Stichtag 31. Dezember 2028 findet sich nur in den Erläuterungen zu § 5, nicht im Gesetzestext.

ÖKOBÜRO fordert eine Mindestfrist von acht Wochen für Stellungnahmen, eine verpflichtende Begründung der Berücksichtigung der Stellungnahmen, die öffentliche Konsultation von Erstreckungsanträgen samt den zugrunde liegenden Projektionen vor ihrer Übermittlung an die Europäische Kommission sowie die ausdrückliche Festlegung des 31. Dezember 2028 in § 5 als Frist für Luftqualitätspläne, auf die eine Erstreckung gestützt werden soll.

6. Wirksame Maßnahmen im Verkehr (§ 27)

Der Verkehr ist für knapp die Hälfte der Stickoxidemissionen in Österreich verantwortlich und Hauptverursacher der verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte für

[25] WFA zum IG-L 2027, Ziel 2, Indikator 3.

Stickstoffdioxid.[26] Rechtsschutz gegen Luftqualitätspläne bleibt wirkungslos, wenn das Gesetz die wirksamsten Instrumente gerade an den am stärksten belasteten Straßenabschnitten beschränkt.

a. Befristung und Einvernehmen bei Maßnahmen auf Autobahnen

§ 27 Abs 1 übernimmt unverändert, dass Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen nur für bis zu drei Monate angeordnet werden können; für eine darüber hinausgehende Anordnung ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur herzustellen. Ausgenommen sind lediglich Verordnungen gemäß § 27 Abs 9, also immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einzelnen Streckenabschnitten, die über ein Verkehrsbeeinflussungssystem kundgemacht werden. Gerade dieses Instrument ist nachweislich wirksam: Das temporäre Tempo 100 auf steirischen Autobahnen verringerte im Jahr 2023 die Stickoxidemissionen um 9,5 % und die Feinstaubemissionen um 10,6 %.[27] Die Ausnahme entlastet die Behörde jedoch nur scheinbar. Die allgemeinen Kriterien für die Parameter des Inkraft- und Außerkrafttretens solcher Beschränkungen sind nach § 27 Abs 12 wiederum im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur festzulegen. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Luftreinhaltung ist damit in jeder Variante von der Zustimmung eines Ressorts abhängig, dessen Aufgabenbereich nicht die Luftreinhaltung ist. Das ist mit der Vier-Jahres-Grenze des § 17 Abs 2 und mit dem Schadenersatzanspruch nach Art 28 der Richtlinie nicht vereinbar, die eine wirksame und rechtzeitige Anordnung der erforderlichen Maßnahmen durch die zuständigen Behörden voraussetzen. Für die A 12 Inntal Autobahn ist festgestellt, dass die Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid größtenteils durch den Autobahnverkehr verursacht werden.[28] Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h statt 130 km/h senkt die Stickoxidemissionen von Pkw auf Autobahnen um rund 40 %. Niedrigere Geschwindigkeiten verringern zudem den Reifen- und Fahrbahnabrieb sowie die Wiederaufwirbelung von Partikeln, die inzwischen den überwiegenden Teil der verkehrsbedingten Partikelemissionen ausmachen (siehe lit b). Die Wirksamkeit dieses Instrumentariums ist belegt: An der Inntalautobahn sank die Stickstoffdioxidbelastung durch das Zusammenwirken von Tempolimit, sektoralem Fahrverbot, Fahrverboten nach Euroklassen und Nachtfahrverbot im Jahr 2023 um 23 %.[29]

---

[26] BMLUK, Luftschadstoffe in Österreich; Umweltbundesamt, Stickstoffoxide.

[27] Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme der Technischen Universität Graz, Evaluierung der VBA-Umwelt Steiermark für den Betriebszeitraum 2023, Graz 2024.

[28] Land Tirol, Fahrverbote nach IG-L.

[29] Umweltbundesamt, Niedrigere Geschwindigkeit spart Energie und schont die Umwelt. Zur Wirkung des Maßnahmenbündels an der Inntalautobahn Thudium J./Chélala C., Evaluierung des Tiroler NO_2-Maßnahmenprogramms zum Verkehr auf der A 12 und A 13, Oekoscience AG, Chur 2024.

ÖKOBÜRO fordert die Streichung der Befristung in § 27 Abs 1 sowie die Ersetzung des Einvernehmenserfordernisses in § 27 Abs 1 und § 27 Abs 12 durch ein Anhörungsrecht des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

b. Ausnahmen für Elektrofahrzeuge (§ 27 Abs 2 Z 6, Abs 3 Z 2)

Von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen sind Kraftfahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb und Kraftfahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie nach § 27 Abs 2 Z 6 ohne jede weitere Voraussetzung ausgenommen. Von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind sie nach § 27 Abs 3 Z 2 ausgenommen, soweit sie gemäß § 49 Abs 4 Z 5 KFG 1967 gekennzeichnet sind, auf Autobahnen oder Schnellstraßen betrieben werden und darauf mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam gemacht wird. Bei Maßnahmen gegen Feinstaub ist beides sachlich nicht gerechtfertigt. Abgasemissionen machen inzwischen weniger als 10 % der Partikelemissionen von Kraftfahrzeugen aus; den überwiegenden Anteil verursachen Brems-, Reifen- und Straßenabrieb sowie die Wiederaufwirbelung von Partikeln. Das Reduktionspotenzial beim Reifenabrieb wird für die kommende Dekade mit 10 bis 20 % beziffert, darüber hinausgehende Minderungen sind über niedrigere Geschwindigkeiten erreichbar.[30] Abriebemissionen entstehen unabhängig von der Antriebsart, und nach den österreichischen Emissionsprojektionen nimmt ihr Anteil weiter zu.[31] Die Ausnahme des § 27 Abs 2 Z 6 ist dabei die weitreichendste des gesamten Katalogs: Während die übrigen Ausnahmen an einen Fahrtzweck anknüpfen, etwa an die Versorgung mit verderblichen Waren oder an die dringende medizinische Versorgung (§ 27 Abs 2 Z 2), stellt Z 6 Fahrzeuge unabhängig vom Zweck der Fahrt frei.

ÖKOBÜRO fordert, die Ausnahmen des § 27 Abs 2 Z 6 und des § 27 Abs 3 Z 2 auf Maßnahmen zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung zu beschränken. Bei Maßnahmen gegen Feinstaub ist eine Ausnahme nur zuzulassen, soweit sie im Luftqualitätsplan oder im Aktionsplan begründet wird. Die Verweisung auf die Euroklasse VI oder 6 in § 27 Abs 2 Z 2 ist an den jeweils aktuellen Stand der Abgasvorschriften anzupassen, sobald eine strengere Klasse verbindlich wird, damit die Lenkungswirkung dieser Ausnahme mit der Flottenerneuerung erhalten bleibt.

c. Zero-Emission-Zonen und Kontrolle

§ 27 Abs 1 Z 1 iVm Abs 2 Z 6 ermöglicht zwar gebietsbezogene Fahrverbote mit Ausnahme für emissionsfreie Fahrzeuge. Eine ausdrückliche Grundlage für die schrittweise Einführung von Zero-Emission-Zonen besteht jedoch nicht. Die Stadt Wien hat am 19. Mai 2026 den Masterplan Urbane Logistik beschlossen, der solche Zonen für den Wirtschaftsverkehr vorsieht, ihre Erprobung aber ausdrücklich vom Vorliegen bundesgesetzlicher Grundlagen abhängig macht und dafür auch eine Novellierung des

[30] TU Graz, Reifen- und Fahrbahnabrieb als größte Quelle von Partikelemissionen im Straßenverkehr (November 2025).

[31] Anderl M. u.a., Austria's National Air Emission Projections 2023 for 2025 and 2030, Umweltbundesamt Report 0877, Wien 2023.

Immissionsschutzgesetzes-Luft einfordert.[32] In den Niederlanden bestehen solche Zonen seit Jänner 2025 in 18 Städten, mit nach Abgasklassen gestaffelten Übergangsfristen; im ersten Halbjahr 2025 waren dort 78 % der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge batterieelektrisch, gegenüber rund 9 % im Unionsdurchschnitt.[33] Die Mitgliedsorganisation VCÖ – Mobilität mit Zukunft fordert eine Rechtsgrundlage für solche Zonen nach dem Vorbild der Niederlande.[34] Für die automationsunterstützte Kontrolle kommt § 98h StVO in Betracht, der seit 1. Mai 2026 in Kraft ist.[35] Die Bestimmung stellt nach ihrem Wortlaut auf die Verkehrssicherheit ab. Ob sie auch die Überwachung luftqualitätsbedingter Beschränkungen erfasst, ist nicht geklärt. Diese Unsicherheit gefährdet die wirksame Durchsetzung der in Luftqualitätsplänen und Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen (Art 19 und 20 der Richtlinie).

ÖKOBÜRO fordert, Zero-Emission-Zonen in § 27 Abs 1 ausdrücklich als Maßnahme zu nennen und ihre schrittweise Einführung in Städten mit gestaffelten Übergangsfristen zu ermöglichen. Für Gemeinden ist ein Antragsrecht vorzusehen. Zudem ist klarzustellen, dass Zero-Emission-Zonen und luftqualitätsbedingte Beschränkungen automationsunterstützt kontrolliert werden dürfen, etwa durch eine Zweckbestimmung im IG-L 2027 oder eine Klarstellung in § 98h StVO.

7. Grenzwerte, Rückschritte und Genehmigungsvoraussetzungen

a. Strengere Werte und Rückschritte

Der Entwurf sieht keine strengeren als die unionsrechtlich vorgegebenen Werte vor. Dies ist eine politische Entscheidung, keine rechtliche Notwendigkeit: Art 193 AEUV erlaubt den Mitgliedstaaten verstärkte Schutzmaßnahmen, und Österreich hat bei Arsen, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren in der Vergangenheit Grenzwerte festgelegt, bevor das Unionsrecht diese verbindlich vorgab. Die Grenzwerte der Richtlinie liegen zudem weiterhin deutlich über den Leitwerten der Weltgesundheitsorganisation aus 2021.[36] Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung ist daher jedenfalls zu empfehlen, die strengeren, humanmedizinisch begründeten Leitwerte der WHO zu wählen.

Der Entwurf führt darüber hinaus zu Rückschritten gegenüber dem geltenden IG-L:

- Die Immissionsgrenzwerte für die Deposition (Staubniederschlag sowie Blei und Cadmium im Staubniederschlag, Anlage 2 IG-L a. F.) entfallen ersatzlos.

[32] Stadt Wien, Masterplan Urbane Logistik, beschlossen vom Wiener Gemeinderat am 19.5.2026, Hebel A1, S 15.

[33] Netherlands Enterprise Agency (RVO), Zero-emission zones to be introduced in many cities from 2025. Zu den Wirkungen Clean Cities Campaign, The rise of electric vans and trucks: Early evidence from Dutch zero-emission zones for freight, September 2025, auf Basis des ACEA Zero Emission Tracker.

[34] VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Factsheet „Gesündere Luft durch weniger Verkehrsabgase“ (März 2025).

[35] § 98h StVO 1960 idF BGBl I 2026/17.

[36] WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide, Genf 2021.

- Der Zielwert für Stickstoffdioxid von 80 µg/m^3 als Tagesmittelwert (Anlage 5a IG-L a. F.) entfällt, ohne dass bis 2030 ein Tagesgrenzwert an seine Stelle tritt.
- Bis 2030 gilt für Schwefeldioxid ein Einstundenmittelwert von 350 µg/m^3 mit 24 zulässigen Überschreitungen anstelle des bisherigen Halbstundenmittelwerts von 200 µg/m^3; für Stickstoffdioxid gilt ein Einstundenmittelwert von 200 µg/m^3 mit 18 zulässigen Überschreitungen anstelle des bisherigen Halbstundenmittelwerts von 200 µg/m^3 ohne zulässige Überschreitungen (Anlage 1 Punkt 1.1).

Der Entfall der Depositionsgrenzwerte trifft dabei gerade jene Belastung, deren verkehrsbedingter Anteil zunimmt: Reifen- und Fahrbahnabrieb machen inzwischen den überwiegenden Teil der Partikelemissionen des Straßenverkehrs aus (siehe Punkt 6 lit b) und gelangen über die Deposition auch in Böden und Gewässer.

ÖKOBÜRO fordert, die bestehenden österreichischen Schutzniveaus beizubehalten und im Gesetz einen verbindlichen Pfad zu den Leitwerten der Weltgesundheitsorganisation samt regelmäßiger Überprüfung zu verankern.

b. Genehmigungsvoraussetzungen (§ 32, § 55 Abs 4)

Die Bindung der Genehmigungsvoraussetzungen an die Immissionsgrenzwerte ohne Zuschläge ist ein wesentlicher Fortschritt. Er wird jedoch durch eine Übergangsbestimmung und eine offene Verordnungsermächtigung relativiert. Nach § 55 Abs 4 ist auf Anlagen und Straßen, die vor dem 20. November 2024 rechtskräftig genehmigt wurden, in bis 1. Jänner 2028 eingeleiteten Änderungsverfahren weiterhin § 20 IG-L a. F. mit den erhöhten Anknüpfungswerten anzuwenden. Nach § 32 Abs 5 können Irrelevanzkriterien durch Verordnung im Einvernehmen mit dem BMIMI und dem BMWET festgelegt werden, ohne dass das Gesetz eine Obergrenze oder eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorsieht; bei halbierten Grenzwerten wiegt jeder Zusatzbeitrag jedoch doppelt. § 32 Abs 4 nimmt zudem Anlagen nach der GewO 1994, dem EG-K 2013 und dem MinroG weiterhin aus, obwohl Luftqualitätsgrenzwerte nach der Rechtsprechung des EuGH bei der Genehmigung von Anlagen nicht ausgeblendet werden dürfen.[37]

ÖKOBÜRO fordert die Streichung des § 55 Abs 4, eine gesetzliche Obergrenze für die Irrelevanzschwelle des § 32 Abs 3 Z 1, die an die ab 2030 geltenden Grenzwerte gekoppelt ist, sowie die öffentliche Konsultation der Verordnung nach § 32 Abs 5.

8. Sanktionen (§ 45)

Art 29 der Richtlinie verlangt wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen. Die Strafrahmen des § 45 werden gegenüber § 30 IG-L a. F. nur geringfügig

[37] EuGH 9.3.2023, C-375/21, Sdruzhenie „Za Zemyata – 2020“, ECLI:EU:C:2023:173.

angehoben; für Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 30 km/h bleibt es bei einer Organstrafverfügung von höchstens 90 Euro (§ 45 Abs 2). Zugleich reicht der Strafrahmen im Anlagenbereich bis 41 200 Euro (§ 45 Abs 1 Z 1), für Zuwiderhandeln gegen Anordnungen nach § 27 dagegen nur bis 2 180 Euro (§ 45 Abs 1 Z 4). Gerade im Verkehr, dem Hauptverursacher der verbleibenden Überschreitungen, sind die Sanktionen damit am schwächsten. Ob damit eine abschreckende Wirkung erzielt wird, ist zu bezweifeln.

9. Sprachliche Gleichbehandlung (§ 53)

Der Entwurf verwendet durchgehend männliche Funktions- und Personenbezeichnungen wie „Landeshauptmann", „Bundesminister" oder „Zulassungsbesitzer" und stellt in § 53, wie bereits § 35 IG-L idgF, lediglich klar, dass diese Begriffe keine geschlechtsspezifische Bedeutung haben; gleiches gilt für § 32 IG-L-BKV 2027. Diese Regelungstechnik entspricht nicht den Vorgaben des Bundeskanzleramts. Nach Richtlinie 10 der Legistischen Richtlinien 1990 sind Formulierungen in Rechtsvorschriften so zu wählen, dass sie Frauen und Männer gleichermaßen betreffen; Organ- und Funktionsbezeichnungen sind geschlechtsneutral zu formulieren, alternativ sind die weibliche und die männliche Form anzuführen.[38] Die dort vorgesehene Zurückhaltung bei Novellen, in denen Auslegungsprobleme entstehen können, trifft auf das IG-L 2027 nicht zu, weil es als Neufassung erlassen wird. Zudem hat der Ministerrat bereits am 2. Mai 2001 beschlossen, dass in den Ressorts dem geschlechtergerechten Sprachgebrauch besonderes Augenmerk zu schenken ist.[39]

Dass eine geschlechtergerechte Fassung ohne Schwierigkeiten möglich ist, zeigt der Entwurf selbst, der an mehreren Stellen bereits von „den Landeshauptleuten" spricht. Eine geschlechtsneutrale Formulierung hat überdies den Vorzug, auch Personen zu erfassen, die sich weder dem männlichen noch dem weiblichen Geschlecht zuordnen; die in § 53 vorgesehene Anwendung „in der jeweils geschlechtsspezifischen Form" setzt hingegen eine binäre Zuordnung voraus.[40] Die geschlechtergerechte Formulierung von Rechtsvorschriften dient schließlich auch dem Bekenntnis zur tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern in Art 7 Abs 2 B-VG.

ÖKOBÜRO fordert, das IG-L 2027 und die IG-L-BKV 2027 entsprechend Richtlinie 10 der Legistischen Richtlinien 1990 geschlechtsneutral oder mit Paarformen zu formulieren und die Generalklauseln in § 53 IG-L 2027 und § 32 IG-L-BKV 2027 zu streichen.

[38] BKA, Handbuch der Rechtsetzungstechnik, Teil 1: Legistische Richtlinien 1990, Richtlinie 10.

[39] Beschluss des Ministerrates vom 2.5.2001, 56/16; vgl 4035/AB XXI. GP.

[40] Vgl VfGH 15.6.2018, G 77/2018.

10. Zusammenfassung der Forderungen

1. Luftqualitätspläne und Aktionspläne sind unmittelbar beim Landesverwaltungsgericht anfechtbar zu machen.
2. Der Prüfmaßstab ist auf die volle Rechtmäßigkeit zu erstrecken; die Acht-Wochen-Frist des § 43 Abs 1 Z 2 ist zu streichen.
3. In § 22 ist der Vorrang der fristgerechten Grenzwerteinhaltung zu verankern; für Verordnungen nach §§ 6, 25 und 37 ist ein Feststellungsantrag vorzusehen.
4. Probenahmestellen sind am Maßstab der Richtlinie zu prüfen; das Antragsrecht ist auf die Änderung der IG-L-BKV zu erstrecken; die Messung ultrafeiner Partikel ist auszuweiten.
5. Aktionspläne sind auch inhaltlich überprüfbar zu machen; ein gesetzlicher Mindestkatalog kurzfristiger Maßnahmen ist vorzusehen.
6. Die Landesverwaltungsgerichte sind zu einstweiligen Anordnungen zu ermächtigen; die betroffene Öffentlichkeit ist von Gebühren und Sachverständigenkosten zu befreien.
7. Für Behörden und Gerichte sind Entscheidungsfristen vorzusehen; auf die Amtsrevision des BMLUK ist zu verzichten.
8. Die Legitimation von Umwelt- und Gesundheitsorganisationen ist ohne Mindestmitgliederzahl zu regeln; § 19 Abs 7 UVP-G 2000 ist zu reformieren.
9. Der Schadenersatzanspruch ist mit Beweiserleichterung, ohne Rettungspflicht, unter Einbeziehung der §§ 25 und 38 und mit der Möglichkeit gebündelter Geltendmachung auszugestalten.
10. Für die Konsultation ist eine Frist von acht Wochen samt Begründungspflicht vorzusehen; Erstreckungsanträge sind öffentlich zu konsultieren; § 5 hat die Frist 31.12.2028 ausdrücklich festzulegen.
11. Befristung und Einvernehmenserfordernis in § 27 Abs 1 sind zu streichen; die Ausnahme für Elektrofahrzeuge ist bei Feinstaubmaßnahmen einzuschränken; eine Rechtsgrundlage für Zero-Emission-Zonen und deren automationsunterstützte Kontrolle ist zu schaffen.
12. Rückschritte gegenüber dem IG-L a. F. sind zu vermeiden; ein Pfad zu den Leitwerten der Weltgesundheitsorganisation ist festzulegen.
13. § 55 Abs 4 ist zu streichen; die Irrelevanzschwelle ist gesetzlich zu begrenzen.
14. IG-L 2027 und IG-L-BKV 2027 sind geschlechtsneutral zu formulieren; die Generalklauseln in § 53 IG-L 2027 und § 32 IG-L-BKV 2027 sind zu streichen.
15. Begutachtungsverfahren sind künftig mit einer Frist von mindestens sechs Wochen durchzuführen; Umweltorganisationen sind frühzeitig einzubinden.

ÖKOBÜRO ersucht um Berücksichtigung dieser Stellungnahme und steht für Gespräche gerne zur Verfügung. Die Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrates über die Internetseite des Parlaments übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Gregor Schamschula
Geschäftsführer
ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung