

Im Auftrag von

 **Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

## TEIL KLIMACHECK

im Rahmen der Studie **MOBILEX**

### ERARBEITUNG EINES MOBILITÄTSGESETZES FÜR DIE UMSETZUNG KLIMASCHUTZFREUNDLICHER NORMEN IM ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSRECHT

#### Projektteam

##### **JuristInnen**

Univ.-Prof.<sup>in</sup> MMag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Eva Schulev-Steindl, LL.M.; Mag. Christoph Romirer, MA; Lukas Liebenberger, Verena Toso (Universität Graz)

Univ.-Prof.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Erika Wagner; Univ.-Prof. RA Dr. Wilhelm Bergthaler; Mag.<sup>a</sup> Daniela Ecker, LL.B.; Christoph Sieber; Phillip Reiter (JKU Linz)

##### **VerkehrsexpertInnen**

Dipl.-Ing. Andreas Käfer (TRAFFIX Verkehrsplanungs GmbH)

##### **ÖkonomInnen**

Univ.-Prof. Mag. Dr. Karl Steininger; Raphaela Maier, BSc MSc; Stefan Nabernegg, BSc MSc (Universität Graz)

##### **SystemwissenschaftlerInnen**

Univ.-Prof. Mag. Dr. Alfred Posch; Eva Fleiß, PhD; Annina Thaller, MSc (Universität Graz)

UNIVERSITÄT GRAZ  
UNIVERSITY OF GRAZ



TRAFFIX®

**JKU**  
JOHANNES KEPLER  
UNIVERSITÄT LINZ

## TEIL KLIMACHECK

# BEREICHE SCHIENENVERKEHR, SCHIFF- UND LUFTFAHRT

Univ.-Prof.<sup>in</sup> MMag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Eva Schulev-Steindl, Mag. Christoph Romirer,  
Lukas Liebenberger, Verena Toso (Universität Graz)

Stand: Februar 2022

im Rahmen der Studie **MOBILEX**

## ERARBEITUNG EINES MOBILITÄTSGESETZES FÜR DIE UMSETZUNG KLIMASCHUTZFREUNDLICHER NORMEN IM ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSRECHT

# Inhaltsverzeichnis

<b><u>1. Bereich Schienenverkehr</u></b> .....	<b>1</b>
<b><u>1.1 Geprüfte Rechtsvorschriften</u></b> .....	<b>1</b>
<b><u>1.2 Allgemeines</u></b> .....	<b>2</b>
1.2.1 Aufgabenstellung .....	2
1.2.2 Status Quo .....	2
<b><u>1.3 Überlegungen</u></b> .....	<b>2</b>
1.3.1 Verankerung des Klimaschutzes im EisbG – Stand der Technik (§ 9b).....	2
1.3.2 Diesel-Fahrverbot auf Österreichs Schienen.....	3
1.3.3 Genehmigungsvereinfachung .....	5
1.3.4 Fahrwegkapazitätszuweisung nach Klimaschutzkriterien (§ 63 EisbG).....	5
1.3.5 Anforderungen an den Betriebsleiter (§ 13 EisbVO).....	6
1.3.6 Verwendung von Fahrzeugen (§ 24 Eisenbahn-Beförderungs- & FahrgastrechteG) 6	
1.3.7 Ausdehnung der Güterbeförderungspflicht (§ 25 Eisenbahn-Beförderungs- & FahrgastrechteG).....	6
<b><u>2. Bereich Schifffahrt</u></b> .....	<b>7</b>
<b><u>2.1 Geprüfte Rechtsvorschriften</u></b> .....	<b>7</b>
<b><u>2.2 Allgemeines</u></b> .....	<b>7</b>
2.2.1 Aufgabenstellung .....	7
2.2.2 Status Quo .....	7
<b><u>2.3 Überlegungen</u></b> .....	<b>7</b>
2.3.1 Dekarbonisierung der Schifffahrt .....	7
2.3.2 Effizienzsteigerung der Schiffe.....	9
2.3.4 Schiffsdiesel-Besteuerung.....	10
2.3.5 Ausbau von Landstromanschlüssen .....	10
2.3.6 Not-Ladevorgänge (§ 34 SchFG).....	10
2.3.7 Verbesserung der Klimafreundlichkeit von Häfen und anderen Anlagen .....	10
2.3.8 Hafentgelthöhe für klimaförderliche / klimaschädliche Fahrzeuge (§ 70 SchFG) .....	10
2.3.9 Verankerung des Klimaschutzes im SchFG .....	11
2.3.10 Bevorrechtigung klimafreundlicher Fahrzeuge .....	12
2.3.11 Veranstaltungen (§ 18 SchFG).....	12

<b><u>3. Bereich Luftfahrt</u></b> .....	14
<b><u>3.1 Geprüfte Rechtsvorschriften</u></b> .....	14
<b><u>3.2 Allgemeines</u></b> .....	14
3.2.1 Aufgabenstellung .....	14
3.2.2 Status Quo .....	14
<b><u>3.3 Überlegungen</u></b> .....	14
3.3.1 Verbot von Kurzstreckenflügen .....	14
3.3.2 Beimischungsverpflichtungen zum Flugzeugtreibstoff .....	15
3.3.3 Anforderungen an Flughäfen .....	16
3.3.4 Öffentliche Interessen (§ 71 Abs 1 LFG).....	16
3.3.5 Flugverbote/Luftraumbeschränkungen aus Klimaschutzgründen (§§ 4 f LFG).....	17
3.3.6 Unterlagen der Flugplatzbewilligung (§§ 69 und § 71 Abs 1 LFG).....	17
3.3.7 Bedarfsprüfung (§ 71 Abs 2 LFG).....	17
3.3.8 Flugrouten (§ 120a LFG) .....	18
3.3.9 Einschränkungen von Flugveranstaltungen aus Klimaschutzgründen (§ 126 LFG).....	18
3.3.10 Diskriminierungsverbot (§ 4 FlughafenentgelteG).....	18

# 1. Bereich Schienenverkehr

## 1.1 Geprüfte Rechtsvorschriften

### Grobprüfung

- **Verordnung über Genehmigungsfreie Bauvorhaben bei Seilbahnen (VgBSeil 2006)**  
*BGBl II 2006/287 idF 2011/412*  
Anm: die VO ist in ihrer Gesamtheit als *klimafreundlich* zu beurteilen, da auf die Vereinfachung des Ausbaus der Seilbahnen abzielend
- **Verordnung über das Wiederaufstellen einer Seilbahn (Verordnung Wiederaufstellen – VWaSeilb 2009)**  
*BGBl II 2009/55*  
Anm: die VO ist in ihrer Gesamtheit als *klimafreundlich* zu beurteilen, da auf die Vereinfachung des Wiederaufstellens einer Seilbahn abzielend
- **Verordnung über genehmigungsfreie Vorhaben von Eisenbahnen (Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben – VgEV)**  
*BGBl II 2009/425*  
Anm: die VO ist in ihrer Gesamtheit als *klimafreundlich* zu beurteilen, da sie bestimmte Eisenbahnvorhaben von einer Genehmigungspflicht ausnimmt
- **Verordnung über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV)**  
*BGBl II 2012/219*  
Anm: keine *klimaschädlichen* Bestimmungen; durchaus auch klimafreundlich da dem Schutz der Eisenbahn dienlich
- **Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte**  
*BGBl I 2015/61 idF 2018/37*  
Anm.: als *klimaneutral* bzw allenfalls *klimafreundlich* zu beurteilen, da der Streitschlichtung bei Beschwerdefällen im Beförderungsrecht dienend

### Feinprüfung:

- **Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG)**  
*BGBl 1957/60 idF zul BGBl I 2020/143*
- **Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG)**  
*BGBl I 2013/40 idF 2018/37*
- **Verordnung über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003),**  
*BGBl II 2003/209 idF zul 2014/15*
- **Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 – SeilbG 2003),**  
*BGBl I 2003/103 idF zul 2020/139*

## 1.2 Allgemeines

### 1.2.1 Aufgabenstellung

Erster Schritt im Rahmen des Projekts MOBILEX war es, alle relevanten Gesetze innerhalb eines Themenbereichs – hier des Bereichs „Schiene“ – auf ihre Klimaauswirkungen hin zu untersuchen. Dabei wurden die Bestimmungen der Gesetze in drei Gruppen eingeteilt: **klimatefreundlich, klimaneutral und klimaschädlich**.

### 1.2.2 Status Quo

Ganz grundsätzlich lässt sich sagen, dass der Klimaschutz in keinem der geprüften Gesetze *expressis verbis* verankert ist. Freilich stellt der Schienenverkehr in Österreich schon per se eine sehr klimafreundliche Form der Mobilität dar und ist insbesondere eine der klimaschonendsten Alternativen zum Luft- oder Straßenverkehr. Abgesehen von punktuellen Ansätzen, die rechtlichen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs noch klimafreundlicher zu gestalten, lässt sich dieses Ziel vor allem durch Regelungen zur Förderung und Vereinfachung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur bzw zum reibungslosen Ablauf und der Vereinheitlichung des Schienenverkehrs erreichen.

## 1.3 Überlegungen

### 1.3.1 Verankerung des Klimaschutzes im EisbG – Stand der Technik (§ 9b)

Dass sich Umwelt- und insbesondere Klimaschutz in keinem der relevanten Gesetze und damit auch nicht im EisbG ausdrücklich wiederfinden, vermag aufgrund deren „technischer“ Konzeption nur bedingt zu verwundern. Eine explizite Verankerung des Klimaschutzes in bestimmten Punkten würde jedoch nicht nur ein wichtiges Bekenntnis zur Wahrnehmung dieses gewichtigen öffentlichen Interesses darstellen, sondern auch eine rechtliche Grundlage für dessen Berücksichtigung in der Praxis bieten.

Eine solche Verankerung erscheint etwa im Hinblick auf den „Stand der Technik“ von Eisenbahnen sinnvoll, der in § 9b EisbG geregelt wird: *„Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.“*

Welche zu schützenden Interessen das Gesetz meint, wird nicht näher ausgeführt. Hier wäre es denkbar, eine nähere Definition dieser Interessen vorzunehmen, beispielsweise in einem zweiten Absatz mittels demonstrativer Aufzählung, in welche der Klimaschutz explizit aufgenommen wird. (zB: „Unter diesen zu schützenden Interessen ist jedenfalls der Klimaschutz, ... zu verstehen.“)

Relevant ist der Stand der Technik etwa im Rahmen der Erteilung sog Bauartgenehmigungen, welche Schienenfahrzeuge vor ihrer Inbetriebnahme grundsätzlich<sup>1</sup> benötigen. Nach dem hierfür einschlägigen § 32b Abs 1 EisbG ist eine Bauartgenehmigung zu erteilen, *„wenn ein in Betrieb zu nehmendes Schienenfahrzeug oder ein in Betrieb zu nehmendes, verändertes Schienenfahrzeug dem **Stand der Technik** zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter **Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung** des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer*

---

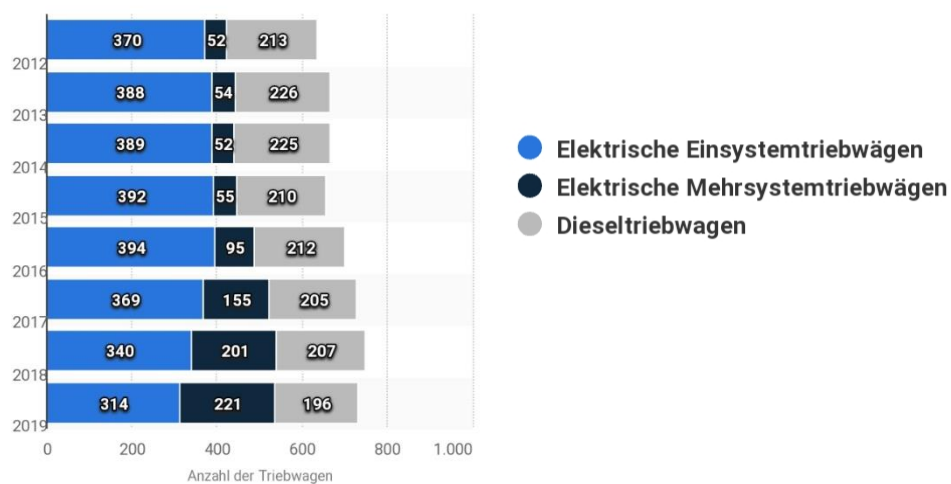
<sup>1</sup> Keiner Bauartgenehmigung bedarf es für in anderen Staaten zugelassene Schienenfahrzeuge (§ 32 Abs 2 EisbG).

*Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht.“*

### 1.3.2 Diesel-Fahrverbot auf Österreichs Schienen

Österreich wird auch als „Bahnland“ bezeichnet. Dies insofern, als sowohl im Güterverkehr als auch beim Personenverkehr die Schiene einen im Vergleich zu anderen Ländern hohen Anteil erreicht. So wurden 2018 etwa 23,7 % der Transportleistung im Güterverkehr per Bahn erbracht; der Anteil an der Personenbeförderung betrug 2017 zwar nur 11,9 %, in der EU war Österreich aber das Land mit den meisten Bahnkilometern pro Einwohner.<sup>2</sup>

Bahnfahren verursacht, wie der *VCÖ* darlegt, durchschnittlich 5,4 Gramm CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer, ein Pkw (Durchschnitt Benzin und Diesel) mit 147 Gramm 27 Mal so viel. Berücksichtigt man auch die durch Fahrzeugherstellung und Energieerzeugung induzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen, verursachen Benzin- und Diesel-Pkw mit 211 Gramm pro Personenkilometer sogar um 197 Gramm mehr CO<sub>2</sub> als die Bahn.<sup>3</sup> Zudem ist zu beachten, dass sich die Klimaverträglichkeit durch Schritte in Richtung einer Dekarbonisierung des Schienenverkehrs noch weiter erhöhen ließe.



**Anzahl der Triebwagen im Schienenverkehr in Österreich nach Antriebsarten von 2012 bis 2020**  
(<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/301314/umfrage/triebwaegen-in-oesterreich/>)

Wie in obiger Grafik ersichtlich, ging die Anzahl dieselbetriebener Triebfahrzeuge von 2012 bis 2019 zwar zurück. Gleichwohl waren in diesem Jahr noch immer 196 Dieseltriebwagen auf Österreichs Schienen unterwegs. Im Sinne des Klimaschutzes ist anzustreben, diesen Bestand weiter zu reduzieren: Ältere Dieseltriebzüge sollten grundsätzlich möglichst rasch ausgemustert werden, damit die Bahn spätestens 2030 nur noch mittels strombasierter Antriebe unterwegs ist.<sup>4</sup>

Ferner ist überhaupt an ein Neubeschaffungsverbot für Dieselfahrzeuge zu denken. Dabei gilt es freilich Folgendes zu überlegen: Zum einen könnte ein absolutes Diesel-Lok-Verbot zum unerwünschten Nebeneffekt einer Rückverlagerung des Verkehrs von der Bahn auf die Straße führen. Diese Rebound-Gefahr besteht insbesondere, solange noch nicht ausreichend Infrastruktur für E-Loks bzw überhaupt ausreichend E-Loks vorhanden sind. Zum anderen muss eine solche Maßnahme mit dem höherrangigen Recht vereinbar sein. Ähnlich wie bei einem allfälligen „Verbrennerverbot“ für den Straßenverkehr, dh

<sup>2</sup> Siehe die entsprechenden Statistiken zum Schienenverkehr in Österreich unter <https://de.statista.com/>.

<sup>3</sup> Siehe *VCÖ – Mobilität mit Zukunft*, Autofahren verursacht in Österreich 27 Mal so viel CO<sub>2</sub> wie Bahnfahren, <https://www.vcoe.at/>.

<sup>4</sup> Siehe auch *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)*, Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital (2021) 37.

einem Zulassungs- und Betriebsverbot für fossil betriebene bzw mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren ausgestattete PKW oder LKW, stellt sich dabei die Frage, ob ein Diesel-Lok-Verbot unionsrechtskonform wäre, dh Österreich überhaupt eine entsprechende Initiative setzen könnte.

Der Verkehr ist auf unionsrechtlicher Ebene dicht reglementiert.<sup>5</sup> Die gemeinsame Verkehrspolitik der EU (Art 90 ff, Art 100 Abs 1 AEUV) bildet auch die Grundlage für eine Harmonisierung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Dadurch soll neben der Sicherstellung eines funktionierenden Wettbewerbes und der Dienstleistungsfreiheit eine Angleichung von Vorschriften in Bezug auf Technik, Verwaltung und Sicherheit erfolgen.<sup>6</sup> Für die Verkehrsinfrastruktur gelten nebenher insbesondere die Art 170 bis 172 (Titel XVI AEUV) über die transeuropäischen Netze,<sup>7</sup> die für die Schiene ebenso von Bedeutung sind. Während der Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur in erster Linie bei den Mitgliedstaaten oder deren Gebietskörperschaften verbleiben soll und die EU bloß „beiträgt“<sup>8</sup>, kommen ihr bei der Genehmigung von Schienenfahrzeugen schon weitaus mehr Kompetenzen zu.

Für die Frage der Kompatibilität eines Diesel-Lok-Verbots mit dem Unionsrecht ist ein Blick auf sekundärrechtliche Rechtsakte zu werfen. Entsprechende sekundärrechtliche Grundlagen für den Schienenverkehr sind etwa

- die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union,
- die zugehörige Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 sowie
- die Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union.

In der Richtlinie (EU) 2016/797 finden sich – dem Harmonisierungsgedanken folgend – Vorgaben, die eine Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur und Schienenfahrzeuge sicherstellen sollen. Dadurch soll ermöglicht werden, dass auch Schienennetze in anderen Mitgliedstaaten mit eigenen Schienenfahrzeugen benützt werden können.<sup>9</sup> Schon dieser Grundsatz der Interoperabilität lässt an der Konformität eines nationalen Diesel-Lok-Verbots mit dem Unionsrecht zweifeln, würden damit in den Mitgliedstaaten doch verschiedene Vorgaben im Hinblick auf die Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden.

Konkret legt Art 21 Abs 1 RL (EU) 2016/797 fest, dass für das Inverkehrbringen eines Fahrzeuges eine Genehmigung erforderlich ist, die entweder von der Europäischen Eisenbahnagentur oder von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellt wird. Letztere stellt die Genehmigung dann aus, wenn das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt ist.<sup>10</sup> Genehmigungsrelevant sind dabei unter anderem die Anforderungen an die technische Kompatibilität der Fahrzeuge, welche weitgehend unionsrechtlich vorgegeben sind.<sup>11</sup> Wenngleich nach der RL ein bestimmter nationaler Handlungsspielraum besteht,<sup>12</sup> erscheint ein Diesel-Lok-Verbot davon nicht gedeckt: Zum einen würde dies der durch die RL angestrebten „Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“<sup>13</sup> abträglich sein. Zum anderen würde es auch primärrechtlichen Bedenken, insbesondere im Hinblick auf die Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit, begegnen. Eine (vollständige) Dekarbonisierung des Schienenverkehrs müsste daher wohl im europäischen Gleichklang gesetzt werden.

<sup>5</sup> Pürgy/Hofer, Verkehrsrecht in *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 1064.

<sup>6</sup> Vgl *Europäisches Parlament*, Schienenverkehr (Factsheet), abrufbar unter <[https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/de/FTU\\_3.4.5.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/de/FTU_3.4.5.pdf)>.

<sup>7</sup> Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 1066.

<sup>8</sup> Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 1068.

<sup>9</sup> Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 1142.

<sup>10</sup> Art 21 Abs 8 RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl L 2016/138, 44 idF L 2020/165, 27.

<sup>11</sup> Zur Genehmigung für das Inverkehrbringen siehe Art 21 RL (EU) 2016/797.

<sup>12</sup> Vgl Art 21 Abs 3 UAbs 1 Buchstabe d RL (EU) 2016/797.

<sup>13</sup> Art 1 Abs 1 RL (EU) 2016/797.



### 1.3.3 Genehmigungvereinfachung

Die Bau- und Betriebsvoraussetzungen erscheinen – jedenfalls aus juristischer Sicht – sehr aufwendig, enthalten jedoch keinerlei klimaschutzrechtliche Anknüpfungspunkte. Zur Förderung des Schienenverkehrs wären in diesem Zusammenhang diverse Verfahrensvereinfachungen, aber etwa auch der Einsatz sog Experimentierräume denkbar. Dies betrifft insbesondere folgende Bestimmungen:

- Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (§ 31 ff EisbG)  
Neubauten und bauliche Veränderungen von Eisenbahnanlagen (§ 10 EisbG) und nicht ortsfeste sicherheitstechnische Einrichtungen bedürfen gem § 31 EisbG einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, sofern sie nicht unter den in § 36 EisbG genannten Voraussetzungen genehmigungsfrei sind. Bei der Genehmigung darf vom Stand der Technik abgewichen werden, *wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann*. Parallel zu einer Verankerung des Klimaschutzes als öffentliches Interesse im Zusammenhang mit § 9b EisbG, könnte auch bei Abweichungen vom Stand der Technik eine Bedachtnahme auf den Klimaschutz vorgesehen werden.
- Erleichterungen (§ 27 EisbG)  
Diese Rechtsnorm sieht Erleichterungen von den Konzessions- und Genehmigungspflichten vor, *sofern hierdurch die Sicherheit des Betriebes dieser Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen*. Erleichterungen könnten zukünftig auch für besonders klimafreundliche Lösungen vorgesehen werden.

### 1.3.4 Fahrwegkapazitätszuweisung nach Klimaschutzkriterien (§ 63 EisbG)

Die Zuweisung der Fahrwegkapazitäten geht auf die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zurück.

Gem § 63 Abs 1 EisbG hat die Zuweisungsstelle *„die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer **möglichst effektiven Nutzung** der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.“* Die Rechtsnorm stellt daher darauf ab, dass durch die Zuweisung eine möglichst effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet werden soll. An dieser Stelle könnten neue Zuweisungskriterien aufgenommen werden, die den Klimaschutz berücksichtigen. Denkbar wäre, dass Unterlagen vorzulegen sind, die die Klimafreundlichkeit des antragstellenden Unternehmens aufzeigen. Die Zuweisung könnte dann vorrangig an jene Eisenbahnunternehmen erfolgen, die das klimafreundlichste Gesamtpaket (grüner Strom, klimaneutrale Verpflegung, usw.) aufweisen können.

Auch § 65b Abs 1 EisbG bietet entsprechende Anknüpfungspunkte: *Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung **Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren** von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so hat sich die Zuweisungsstelle durch Koordinierung dieser Begehren und durch Verhandlungen mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten um die Erzielung **einer einvernehmlichen Lösung** zu bemühen. Dazu kann sie innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweichen. Der Schienen-Control Kommission ist Gelegenheit zu geben, an der Anhörung als Beobachterin teilzunehmen.*

Besonders für den Fall der Unvereinbarkeit verschiedener Begehren könnten Aspekte der Klimafreundlichkeit als Kriterium für die Zuweisungsentscheidung mit aufgenommen werden.

Freilich ist zu beachten, dass auch dieser Bereich stark EU-rechtlich determiniert ist und wenig Spielraum für nationale Alleingänge lässt. Insbesondere darf das Abstellen auf den Klimaschutz nicht zu einer versteckten Diskriminierung bzw unzulässigen Behinderung des grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehrs führen; auch müssen negative Nebeneffekte, etwa betreffend die Fahrplankoordinierung, vermieden werden. So sind etwa bei der Leitstrategie zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auch jene Erfordernisse zu berücksichtigen, die es ermöglichen, im Interesse der Fahrgäste schrittweise eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan) einzuführen (vgl § 55 Abs 2 EisbG).<sup>14</sup>

### 1.3.5 Anforderungen an den Betriebsleiter (§ 13 EisbVO)

§ 13 Abs 4 EisbVO zählt Bereiche auf, in denen der Betriebsleiter Grundkenntnisse über den Stand der technischen Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens aufzuweisen hat. Dieses Repertoire könnte um Aspekte des Klimaschutzes ergänzt werden.

### 1.3.6 Verwendung von Fahrzeugen (§ 24 Eisenbahn-Beförderungs- & FahrgastrechteG)

§ 24 Eisenbahn-Beförderungs- und FahrgastrechteG erlaubt die Verwendung von schienenfremden Fahrzeugen zur Abholung bzw zum Transport von Gepäck und Gütern: „*Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, Reisegepäck und Güter mit **Fahrzeugen, die nicht an Schienen gebunden sind, abzuholen oder abholen zu lassen und zuzuführen oder zuführen zu lassen.***“

Die Rechtsnorm sieht jedoch keinerlei Beschränkungen dieser Berechtigung vor, weder für das Streckenausmaß noch für die zu verwendenden Fahrzeuge. Dies kann die Klimaverträglichkeit des Bahnverkehrs mindern, führt der Einsatz von schienenfremden Fahrzeugen doch zu erhöhten Treibhausgasemissionen. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, könnte etwa eine Begrenzung der Kilometer vorgesehen werden. Klimaschutzrechtlich noch effektiver wären Verpflichtungen, sich, soweit wie möglich, klimaförderlicher Fahrzeuge (zB E-Fahrzeuge) zu bedienen.

### 1.3.7 Ausdehnung der Güterbeförderungspflicht (§ 25 Eisenbahn-Beförderungs- & FahrgastrechteG)

Das Gesetz sieht Beförderungspflichten für den Personen- und den Gütertransport vor. Die Beförderungspflicht für Personen erstreckt sich auf alle Personen, die befördert werden wollen und die Regeln einhalten.

„§ 25 (1) *Das Eisenbahnunternehmen hat Güter zu befördern, wenn die Beförderung von bestimmten Gütern **auf anderen Verkehrsträgern rechtlich nicht zulässig** ist und die für die Beförderung solcher Güter erforderlichen Voraussetzungen auf Hauptbahnen und Nebenbahnen gegeben sind.*“

Die zitierte Norm schränkt Güterbeförderungspflicht also auf jene Güter ein, deren Beförderung auf anderen Verkehrsträgern rechtlich nicht zulässig ist. Denkbar wäre, iSd Klimaschutzes die Beförderungspflicht auf *alle* Güter – dh auch auf jene, deren Beförderung auf anderen Verkehrsträgern rechtlich nicht zulässig ist, – auszuweiten.

---

<sup>14</sup> Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 1121.

## 2. Bereich Schifffahrt

### 2.1 Geprüfte Rechtsvorschriften

Feinprüfung:

- **Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG)**  
BGBl I 1997/62 idF zul BGBl I 2020/24
- **Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schifffahrtsanlagenverordnung – SchAVO)**  
BGBl II 2008/298 idF zul 2019/93
- **Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO)**  
BGBl II 2019/31
- **Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend eine Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO)**  
BGBl II 2013/98 idF zul 2019/32

### 2.2 Allgemeines

#### 2.2.1 Aufgabenstellung

Erster Schritt im Rahmen des Projekt MOBILEX war es, alle relevanten Gesetze innerhalb eines Themenbereichs – hier des Bereichs „Schifffahrt“ – auf ihre Klimaförderlichkeit zu untersuchen. Dabei wurden die Bestimmungen der Gesetze in drei Gruppen eingeteilt: ***klimafreundlich, klimaneutral und klimaschädlich***.

#### 2.2.2 Status Quo

Ganz grundsätzlich lässt sich sagen, dass der Klimaschutz in keinem der geprüften Gesetze *expressis verbis* verankert ist. Allerdings stellt der Schiffsverkehr – gemessen an der Transportleistung – ein vergleichsweise umweltverträgliches und energieeffizientes Transportmittel dar<sup>15</sup> und ist im Vergleich zum Flug- bzw Straßenverkehr auch dem Klimaschutz zuträglich. Bestimmungen, die zu einer Verkehrsverlagerung von der Luft und der Straße auf das Wasser sowie zu einer Verbesserung der Schiffsinfrastruktur beitragen, sind daher im Grundsatz als klimafreundlich einzustufen.

### 2.3 Überlegungen

#### 2.3.1 Dekarbonisierung der Schifffahrt<sup>16</sup>

Neben ökonomischen Vorteilen zeichnen sich die Wasserstraßen durch hohe Kapazitätsreserven und eine geringe Umweltbelastung aus. Aufgrund der vergleichsweise geringen Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, der geringen Lärmbelastung, der Vermeidung landschaftsbezogener Trennwirkungen

---

<sup>15</sup> Vgl. Dt. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Seeverkehr, <<https://www.bmu.de/>>.

<sup>16</sup> Siehe auch *BMK*, Mobilitätsmasterplan (2021) 42.

durch den Verkehrsweg und wegen der nur geringfügigen Beanspruchung zusätzlicher Verkehrsflächen findet die Binnenschifffahrt hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung.<sup>17</sup>

	Energieeinsatz je 1000 tkm	Endenergie Wh / tkm	CO <sub>2</sub> -Emission kg / 1000 tkm
<b>Straße</b>	24,5 kg Diesel	287	77,2
<b>Bahn</b>	Abhängig von der Art der Stromerzeugung	93	27,8 <sup>a</sup>
<b>Schiff<sup>a</sup></b>	8,0 kg Diesel	93	25,2

### Spezifischer Energieverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen von Straße, Bahn und Schiff

Besonders hervorzuheben ist die Effizienz der Schifffahrt: Eine Tonne Fracht kann mit demselben Energieaufwand auf der Straße bloß 100 Kilometer, am Wasser jedoch etwa 370 Kilometer weit transportiert werden. Der Transport am Wasser ist daher fast 4-mal so effizient wie der Straßentransport. Dennoch darf nicht übersehen werden, dass Schiffe, bedingt durch das teilweise hohe Alter der sehr langlebigen Schiffsantriebe (bis zu 30 Jahre) einen recht hohen Schadstoffausstoß an Feinstaub (PM) und Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) aufweisen.<sup>18</sup> Die Schifffahrt emittiert also neben Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) – unter anderem durch die Verwendung von Schweröl als Schiffskraftstoff – auch große Mengen an Luftschadstoffen, wie Schwefeloxide, Stickoxide und Rußpartikel.

#### *CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe bzw Treibstoffe*

Die Klimaschutzziele im Schiffsverkehr sind am schnellsten mit einer Abkehr von fossilen Kraftstoffen und der Umstellung auf nachhaltige, alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme zu erreichen. Eine Elektrifizierung kann besonders im Kurzstreckenseeverkehr sowie als Unterstützung für Verbrennungsmotoren sinnvoll sein. Für den Langstreckenseeverkehr gilt wie für den Luftverkehr, dass mittel- bis langfristig flüssige oder gasförmige Kraftstoffe aufgrund ihrer höheren Energiedichte benötigt werden.<sup>19</sup>

#### *Verbot von Diesel- und Benzinantrieben*

Im Vergleich zum Schienenverkehr kommt dem Verbot von Diesel- und Benzinmotoren im Bereich der Schifffahrt aufgrund der (noch) mangelnden technischen Alternativen derzeit noch keine entsprechende Aktualität zu. Gegenwärtig würden komplette Diesel- bzw Benzinantriebsverbote zudem in einem rechtlichen Spannungsverhältnis zu anderen Rechtsvorschriften stehen: Zum einen wäre dabei auf den in der Belgrader Konvention<sup>20</sup> enthaltenen Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt Bedacht zu nehmen. Zum anderen müsste berücksichtigt werden, dass ein auf unionsrechtlichen Vorschriften basierendes Unionszeugnis<sup>21</sup> nach dem SchFG als Zulassungsurkunde für Österreich gilt.<sup>22</sup> Schließlich wären auch die primärrechtlichen Grundfreiheiten (wie insbesondere die Waren- und Dienstleistungsfreiheit) potenziell von einem solchen Verbot betroffen und entsprechende Eingriffe deshalb jedenfalls rechtfertigungsbedürftig. In Anbetracht dieser völker- und europarechtlichen Berührungspunkte

<sup>17</sup> Vgl *BMK*, Warum Binnenschifffahrt?, abrufbar unter <<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/wasser/schifffahrt/binnenschifffahrt/warum.html>>.

<sup>18</sup> Daten laut Parlamentarischer Anfrage v 16.05.2019, abrufbar unter <[https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/J/J\\_03568/imfname\\_752907.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/J/J_03568/imfname_752907.pdf)>.

<sup>19</sup> Siehe Fn 15.

<sup>20</sup> Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, BGBl 1960/40 idF BGBl III 1999/188.

<sup>21</sup> Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe ABl L 2016/252, 118 idF L 2021/284, 1.

<sup>22</sup> § 100 Abs 2 SchFG.

müssten solche Maßnahmen daher im internationalen bzw europäischen Gleichklang gesetzt werden. – Alternativ wäre im Rahmen der europarechtlichen Möglichkeiten<sup>23</sup> eine Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoffen anzudenken.

### *Fahrverbote (§ 17 SchFG)*

Angedacht werden könnten örtliche und zeitliche Fahrverbote für diesel- und benzinbetriebene Fahrzeuge. Nach aktueller Rechtslage sind Fahrverbote nach Maßgabe des § 17 SchFG möglich: „**Auf Wasserstraßen kann unter den Voraussetzungen des § 16 Abs 1 Z 1 bis 6 sowie 10 und 11 durch Verordnung die Ausübung der Sportschifffahrt im erforderlichen Ausmaß verboten werden; dieses Verbot kann sich auf das ganze Gebiet oder auf einzelne Teile einer Wasserstraße, auf bestimmte oder unbestimmte Zeit sowie auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern erstrecken.**“

Eine Berücksichtigung des Klimaschutzes könnte hier erfolgen, indem § 16 Abs 1 SchFG um eine Z 12 („Schutz des Klimas“) erweitert wird. Dies hätte zur Konsequenz, dass der Klimaschutz kraft Verweisung auch im Rahmen der Fahrverbote nach § 17 SchFG berücksichtigt werden kann.

§ 17 Abs 2 SchFG sieht eine Verordnungsermächtigung für Fahrverbote betreffend andere Gewässer als Wasserstraßen vor:

„(2) **Auf anderen Gewässern als Wasserstraßen kann unter den Voraussetzungen des § 16 Abs 1 Z 1, 3 bis 6 sowie 10 und 11 durch Verordnung**

1. **die Ausübung der Schifffahrt im erforderlichen Ausmaß verboten oder auf eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern eingeschränkt werden; dieses Verbot bzw. diese Einschränkung kann sich auf das ganze Gewässer oder bestimmte Gewässerteile, auf bestimmte oder unbestimmte Zeit, auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern und auf einzelne Arten der Schifffahrt, wie die gewerbsmäßige Schifffahrt, die Sportschifffahrt oder die der Ausübung der Jagd oder der Fischerei dienende Schifffahrt, erstrecken;**“

Auch hier würde eine Erweiterung des § 16 Abs 1 SchFG um den Schutz des Klimas auf die Verordnungsermächtigung des § 17 Abs 2 SchFG durchschlagen.

### *Einfuhrverbote in Häfen*

Neben generellen Fahrverboten können auch Einfuhrverbote in Häfen für klimaschädliche, also diesel- und benzinbetriebene – Fahrzeuge als potenzielle Maßnahme genannt werden. Regelungen bezüglich der Häfen finden sich in §§ 8 ff SchA-VO iVm § 35 SchFG.

Solche Verbote würden es freilich erfordern, ein Einstufungs- bzw Klassifizierungssystem zu schaffen. Dies sollte bestenfalls international einheitlich geschehen. Darin wäre festzulegen, welche Kategorien von Schiffen von diesen Einfuhrverboten betroffen sein könnten und worauf hier genau abgestellt wird. Auch muss im Einzelfall klar – etwa anhand einer Plankette – erkennbar sein, ob ein Fahrzeug diese Kriterien erfüllt und damit einfahren darf oder nicht. Bevor ein solches internationales Klassifizierungssystem besteht, ist die Umsetzung eines Einfuhrverbotes mit zahlreichen praktischen Fragen behaftet.

### 2.3.2 Effizienzsteigerung der Schiffe

Eine Reduktion des Energiebedarfs von Schiffen durch technische und betriebliche Maßnahmen trägt indirekt dazu bei, Kosten und Energieaufwand für die Herstellung und Verwendung von alternativen Kraftstoffen im Schiffsverkehr möglichst gering zu halten. Anzustreben wären deshalb gesetzliche Vorgaben, die eine stufenweise Verbesserung der Effizienz neu gebauter Schiffe bewirken.

---

<sup>23</sup> Siehe insbesondere RL (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“), ABl. L 2018/328, 82 idF L 2020/311, 11.

### 2.3.4 Schiffsdiesel-Besteuerung<sup>24</sup>

Gemäß § 4 Mineralölsteuergesetz (MÖStG)<sup>25</sup> ist Mineralöl in der Binnenschifffahrt für die gewerbsmäßige Beförderung auf Donau, Bodensee und Neusiedlersee von der Mineralölsteuer befreit. Handelt es sich bei Mineralöl um Gasöl, das als Schiffsbetriebsstoff verwendet wird, ist eine steuerfreie Abgabe nur zulässig, wenn es gekennzeichnet ist (§ 9 MÖStG). Andernfalls fällt MÖSt in Höhe von 9,8 Cent/Liter an.

Im Sinne des Umstieges auf alternative Antriebe ist die Aufhebung dieser Befreiung zu erwägen.

### 2.3.5 Ausbau von Landstromanschlüssen<sup>26</sup>

Um den Antriebswandel im Bereich der Elektrifizierung vollziehen zu können, muss es ein ausreichendes Infrastrukturangebot geben. In diesem Sinne könnte gesetzlich ein gewisser Infrastrukturstandard für den Güter- bzw. Personenverkehr verpflichtend vorgesehen werden. Außerdem wäre es sinnvoll, vor allem bei öffentlichen Anlegestellen, aber auch bei privaten Bootsanlegeplätzen (Seen und Flüsse) eine Verpflichtung zum Ausbau der Landstromanschlüsse zu normieren. § 9 Abs 11 SchA-VO sieht zB Vorgaben für einen Anschluss für elektrischen Strom an Häfen, für die Beheizung, Beleuchtung, Reparaturen oder für sonstige Zwecke der Fahrzeuge vor. Auf Gesetzesebene erscheint die Verankerung einer Landstromverpflichtung im 5.Hauptstück des SchFG (§§ 32 ff) systematisch passend.

### 2.3.6 Not-Ladevorgänge (§ 34 SchFG)

§ 34 SchFG sieht eine Hafennutzungserlaubnis für den Notfall vor: *„Fahrzeuge und Schwimmkörper, die durch Hochwasser, Eis, andere widrige Umstände oder behördliche Verfügungen **gehindert sind, ihre Fahrt fortzusetzen**, dürfen zu ihrem Schutz oder zum Überwintern (Not- und Winterstand) **alle Häfen** unter Beachtung der gemäß §35 erlassenen Verordnungen **aufsuchen**.“*

Es wäre denkbar, in diese Bestimmung eine Erlaubnis für die erforderlichen Ladevorgänge bei elektrobetriebenen Fahrzeugen aufzunehmen, vor allem für den Fall, dass bei elektrobetriebenen Fahrzeugen die für den Antrieb maßgebliche Batterieleistung erschöpft ist.

### 2.3.7 Verbesserung der Klimafreundlichkeit von Häfen und anderen Anlagen

Auch Häfen und andere Schiffsanlagen können einen positiven Beitrag zur weiteren Ökologisierung der Schifffahrt beitragen. Vor allem im Hinblick auf die folgenden beiden Ziele könnten gesetzliche Verpflichtungen bzw allfällige Zielbestimmungen vorgesehen werden:

- Eine Reduktion des eigenen, von Bodenfahrzeugen und Gebäuden verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sowie
- Schaffung attraktiver Anbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der damit einhergehenden Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf dem Weg zu den Anlagen.

### 2.3.8 Hafententgelthöhe für klimaförderliche / klimaschädliche Fahrzeuge (§ 70 SchFG)

---

<sup>24</sup> Siehe auch *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)*, Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital (2021) 42.

<sup>25</sup> Bundesgesetz, mit dem die Mineralölsteuer an das Gemeinschaftsrecht angepaßt wird (Mineralölsteuergesetz 1995), BGBl 1994/630 idF zul 2019/104.

<sup>26</sup> Siehe Fn 24.

„§ 70. Durch Verordnung sind unter Bedachtnahme auf die durch Hafententgelte abzugeltenden Leistungen Bestimmungen zu erlassen über

1. Arten von Hafententgelten (Ufergeld, Liegegeld, Winterstandsgeld);
2. **Grundlagen der Bemessung** von Hafententgelten unter Berücksichtigung des Güterumschlages sowie **der Art und Größe der Fahrzeuge oder Schwimmkörper**;
3. Festsetzung von Hafententgelttarifen, bei Tarifen für öffentliche Häfen nach dem Grundsatz der Kostendeckung;
4. Befreiungen für Fahrzeuge im öffentlichen Interesse sowie Fahrzeuge und Schwimmkörper, die dem Hafetrieb dienen;
5. das Entstehen des Entgeltanspruches und den Zeitpunkt der Fälligkeit der Hafententgelte.“

Bei der Höhe der Hafententgelte könnte ebenfalls darauf abgestellt werden, ob es sich um ein klimafreundliches oder klimaschädliches Fahrzeug handelt. Für Fahrzeuge mit einem Diesel- oder Benzinantrieb könnten „Antriebszuschläge“ verrechnet werden, die das Hafententgelt erhöhen, etwa mit folgender Passage: „Bei der Art der Fahrzeuge ist insbesondere auf das Ausmaß der CO<sub>2</sub>-Emissionen Bedacht zu nehmen.“

Hier ist auf die Thematik der einheitlichen internationalen Einstufung bzw. Klassifizierung zu verweisen. Hierdurch könnte ohne komplizierten Mehraufwand für jedes einzelne Fahrzeug eine Berechnungsgrundlage herangezogen werden.

### 2.3.9 Verankerung des Klimaschutzes im SchFG

Wie eingangs erwähnt, ist der Klimaschutz in keinem der Gesetze ausdrücklich vorgesehen. Eine Verankerung des Klimaschutzes würde nicht nur ein wichtiges gesetzgeberisches Bekenntnis, sondern auch eine rechtliche Grundlage bieten, auf die aufgebaut werden kann.

Eine Verankerung ist im SchFG an mehreren Stellen denkbar:

#### Öffentliche Interessen (§ 49 Abs 5 SchFG)

„§ 49 (5) Öffentliche Interessen sind:

1. die Sicherheit von Personen;
2. die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr;
3. die Ausübung der Zollaufsicht auf Grenzgewässern und nach zollrechtlichen Bestimmungen zu Zollstraßen erklärten Wasserstraßen;
4. militärische Interessen;
5. der Betrieb von Kraftwerken;
6. die Regulierung und Instandhaltung von Wasserstraßen.“

§ 49 Abs 5 SchFG definiert die öffentlichen Interessen, die vor allem bei der Bewilligung von Schifffahrtsanlagen zu beachten sind. An dieser Stelle könnte der Klimaschutz als neuer Punkt ins Gesetz aufgenommen werden.

#### Stand der Technik im SchFG

Auf den „Stand der Technik“ wird an mehreren Gesetzesstellen verwiesen, er wird aber in keinem der geprüften Gesetze zum Bereich Schifffahrt definiert.

Wie bereits im Bereich Schiene veranschaulicht, enthält jedoch § 9b EisebG eine Definition: „Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach

*der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.“*

Um welche zu schützenden Interessen es sich genau handelt, wird jedoch auch hier nicht näher ausgeführt. Im Zusammenhang mit der Schifffahrt wäre es somit denkbar, sowohl eine Definition des Stands der Technik nach Art des § 9b EISbG als auch eine Definition der zu schützenden Interessen vorzunehmen. Dies beispielsweise in einem zweiten Absatz, in welchem der Klimaschutz explizit aufgenommen wird: „Zu den zu schützenden Interessen zählen jedenfalls: 1. der Klimaschutz; 2. die Sicherheit, etc.“

#### *Verankerung in den Verkehrsregeln (§ 16 SchFG)*

§ 16 Abs 1 SchFG sieht Verkehrsregeln vor, die aus bestimmten Gründen durch Verordnung zu erlassen sind. Dabei wird ebenso wenig auf Klimaschutz abgestellt; einzig wird in Z 4 der Luft- und Gewässerschutz genannt:

*„§ 16 (1) Durch Verordnung sind der Verkehr und der Betrieb von Fahrzeugen und Schwimmkörpern unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Wasserbaues und auf zwischenstaatliche Vereinbarungen zu regeln, soweit es folgende Gründe erfordern:*

- 1. die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen;*
  - 2. auf Wasserstraßen darüber hinaus die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt, die Ordnung an Bord sowie die Ordnung beim Stilliegen der Fahrzeuge;*
  - 3. der Schutz von Personen vor Lärmbelästigungen;*
  - 4. der Schutz der Luft oder der Gewässer vor Verunreinigungen;*
  - 5. der Schutz von Ufern und Anlagen sowie von Regulierungs- und Schutzbauten;*
  - 6. die Durchführung von Regulierungsarbeiten oder von wasserrechtlich bewilligten bzw. wasserwirtschaftlich erforderlichen Arbeiten;*
- [...]“*

„Der Schutz des Klimas“ könnte etwa über eine neue Z 12 Eingang in die Bestimmung finden. Auf die an § 16 SchFG anknüpfenden Verordnungsermächtigungen nach § 17 SchFG wurde bereits hingewiesen.

#### 2.3.10 Bevorrechtigung klimafreundlicher Fahrzeuge

Solange eine vollständige Dekarbonisierung noch nicht vollzogen ist, könnte Fahrzeugen mit einem klimaförderlichen Antrieb (Strom ein Vorrecht eingeräumt werden. Dies würde – allenfalls in Kombination mit anderen Vorteilen für klimafreundliche Antriebe – Anreize zum Umstieg auf solche Fahrzeuge setzen. Ein denkbarer gesetzlicher Anknüpfungspunkt, nach dessen Vorbild eine solche Bevorrechtigung erfolgen könnte, ergibt sich aus § 20 Abs 1 SchFG: *„Fahrzeugen, die zur Rettung und Hilfeleistung bestimmt sind, sowie solchen, deren ungehinderte Fahrt aus Gründen der Sicherheit oder wegen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses im öffentlichen Interesse liegt, ist durch Verordnung oder, soweit solche Fahrzeuge nach der Art ihrer Verwendung nicht allgemein bestimmt werden können, im Einzelfall durch die Behörde ein Vorrecht bei der Durchfahrt durch Stellen, an denen eine bestimmte Reihenfolge gilt, zuzuerkennen.“*

In § 6.34 Wasserstraßen-Verkehrsordnung und in § 94 Abs 1 Seen- und Fluss-Verkehrsordnung finden sich Regelungen bezüglich der Rangfolge von Bevorrechtigungen. An dieser Stelle könnte man allenfalls die Rangfolge anpassen und ein Vorrecht für klimafreundliche Fahrzeuge verankern.

Auch hier wäre ein Einstufungs- bzw Klassifizierungssystem vorteilhaft.

#### 2.3.11 Veranstaltungen (§ 18 SchFG)



Die gegenwärtige Gesetzeslage erlaubt es, die Abhaltung von Veranstaltungen an und auf Wasserstraßen, durch Verordnungen an eine behördliche Bewilligung unter Vorschreibung entsprechender Auflagen zu binden. Diese ist nach § 18 SchFG unter den in § 16 (1) aufgezählten Gründen möglich. Um hier eine Gesetzesgrundlage für eine Veranstaltungsbeschränkung bzw. Verbote durch Verordnungen zu ermöglichen, muss die Aufzählung in § 16 - wie bereits erläutert - um den Klimaschutz erweitert werden.

## 3. Bereich Luftfahrt

### 3.1 Geprüfte Rechtsvorschriften

- **Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG)**, BGBl 1957/253 idF zul 2021/151.
- **Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008)**, BGBl I 2008/96 idF zul 2013/96.
- **Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 1. Juli 1972 betreffend Zivilflugplätze (Zivilflugplatz-Verordnung – ZFV 1972)**, BGBl 1972/313.
- **Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29. Mai 1987 betreffend das Überfliegen der Bundesgrenze (Grenzüberflugsverordnung – GÜV)**, BGBl 1987/249 idF zul II 2014/43.
- **Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltegesetz – FEG)**, BGBl I 2012/41 idF zul 2021/152.

### 3.2 Allgemeines

#### 3.2.1 Aufgabenstellung

Erster Schritt im Rahmen des Projekts MOBILEX war es, alle relevanten Gesetze und Verordnungen innerhalb eines Themenbereichs – hier des Bereichs „Luft“ – auf ihre Klimaverträglichkeit hin zu untersuchen. Dabei wurden die Bestimmungen in drei Gruppen eingeteilt: *klimafreundlich*, *klimaneutral und klimaschädlich*.

#### 3.2.2 Status Quo

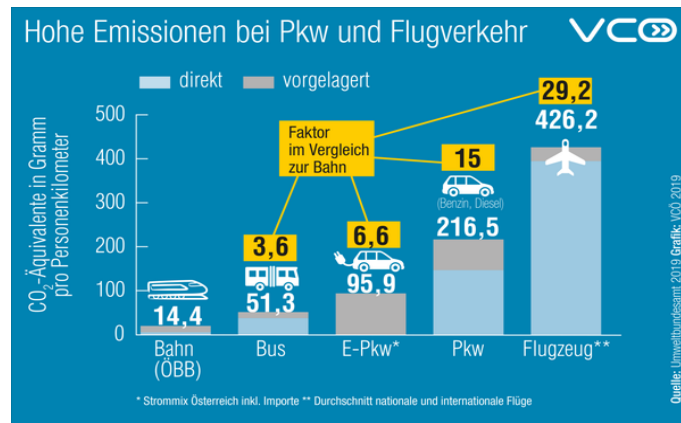
Ganz grundsätzlich lässt sich sagen, dass der Klimaschutz in keinem der geprüften Gesetze expressis verbis verankert ist. Es ist jedoch unstrittig, dass der Flugverkehr die klimaschädlichste Verkehrsvariante darstellt. So ist laut Umweltbundesamt ein Kilometer, der mit dem Flugzeug zurückgelegt wird, über 29 Mal so klimaschädlich wie ein Kilometer mit der Bahn.<sup>27</sup> Es stellt daher eine umso größere Herausforderung dar, die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Flugverkehrs klimafreundlich(er) zu gestalten.

### 3.3 Überlegungen

#### 3.3.1 Verbot von Kurzstreckenflügen

---

<sup>27</sup> Siehe die Grafik unter Punkt 3.3.1.



### Emissionen verschiedener Verkehrsträger im Vergleich

(<https://www.vcoe.at/files/Presseaussendungen/Dokumente/Kurzbericht%20Flugverkehr%20Österreich.pdf>)

Gerade im Bereich der Kurzstrecken- bzw der Inlandsflüge stellt sich die Frage, ob diese nicht gänzlich vermieden werden könnten. Zum einen sind Kurzstreckenflüge besonders ineffizient, weil gerade beim Starten des Flugzeuges sehr viel Treibstoff verbraucht und somit ein sehr hoher Energieaufwand für wenige Kilometer benötigt wird. Zum anderen ist gerade bei Kurzstrecken mit verhältnismäßig geringem Mehraufwand ein Umstieg auf andere, klimaschonendere Verkehrsmittel wie die Bahn möglich.

Um dieses Ziel voranzutreiben, könnte entweder die Reise mit dem Flugzeug durch hohe Preise so unattraktiv gestaltet werden, dass sich die Bevölkerung auf andere Verkehrsträger umsteigt (siehe Punkt 3.3), oder Kurzstreckenflüge müssten überhaupt verboten werden (zB durch sukzessive Einschränkung der zulässigen Flugdestinationen). Innerösterreichisch könnten dementsprechend zunächst alle Kurzstreckenflügen unter 300 Kilometer untersagt werden. Längerfristig gesehen sollte es das Ziel sein, an österreichischen Flughäfen keine innereuropäischen Flugverbindungen mehr anzubieten.

Als Vorbild könnte Frankreich dienen: Dort sollen inländische Kurzstreckenflüge künftig verboten sein, wenn das Ziel auch innerhalb von zweieinhalb Stunden mit der Bahn zu erreichen wäre.<sup>28</sup> In diesem Zusammenhang gilt es allerdings anzumerken, dass das Bahnnetz in Frankreich wesentlich besser ausgebaut ist als in Österreich und man innerhalb der angegebenen Zeitspanne mehr als 300 Kilometer zurücklegen kann.

#### 3.3.2 Beimischungsverpflichtungen zum Flugzeugtreibstoff

Damit langfristig CO<sub>2</sub>-neutral geflogen werden kann, ist es zum einen notwendig, neue Flugzeugkonzepte und -antriebe zu entwickeln, zum anderen bedarf es politischer Unterstützung und Förderung, um nachhaltig erzeugte Flugkraftstoffe marktfähig und verfügbar zu machen.<sup>29</sup> Da alternative Antriebe wie Wasserstoff oder Elektrizität wohl noch viele Jahre bis zur Marktreife benötigen werden, erschiene der Einsatz von Biotreibstoffen der schnellste Weg, um das langfristige Ziel – die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt auf null zu senken – zu erreichen. Biotreibstoffe verursachen rund 80 % weniger Treibhausgasemissionen. Jedoch kostet Biokerosin aktuell ungefähr vier Mal so viel wie herkömmliches Kerosin,<sup>30</sup> das bereits einen Großteil der Gesamtkosten der Fluglinien ausmacht.

<sup>28</sup> Vgl zB *Tagesschau*, Frankreich verbietet viele Inlandsflüge, <<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/frankreich-inlandsfluege-101.html/>> (21.07.2021).

<sup>29</sup> *Austrian Aviation Association*, Fakten und Maßnahmen zur weiteren Ökologisierung Luftfahrt & Umwelt (2020) 4.

<sup>30</sup> Vgl *aeroTELEGRAPH*, Airbus, Boeing, KLM und Co. fordern Biokerosin-Pflicht, ><https://www.aerotelegraph.com/>>.

In diesem Zusammenhang würde eine Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoffen eine klimaschützende Maßnahme darstellen,<sup>31</sup> die freilich im europäischen Gleichklang eingeführt werden müsste.<sup>32</sup>

### 3.3.3 Anforderungen an Flughäfen

Auch Flughäfen können einen positiven Beitrag zur Ökologisierung der Luftfahrt leisten. Vor allem im Hinblick auf folgende Anknüpfungspunkte sollten gesetzliche Verpflichtungen bzw. allfällige Zielbestimmungen vorgesehen werden:

- Reduktion des eigenen, von Bodenfahrzeugen und Gebäuden verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes,
- attraktive Anbindungen zum Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der damit einhergehenden Reduzierung des PKW-Verkehrs zum Flughafen sowie
- ein lärmfeindliches Tarifmodell bei den Landegebühren.<sup>33</sup>

Auf derartige Faktoren könnte im Rahmen der Flugplatzbewilligung (§§ 68 ff LFG) explizit Bedacht genommen werden.

### 3.3.4 Öffentliche Interessen (§ 71 Abs 1 LFG)

In einigen Bestimmungen des LFG – insbesondere in dem für Flugplatz-Bewilligungen zentralen § 71 – wird auf den Begriff der „öffentlichen Interessen“ abgestellt. Dieser wird jedoch an keiner Stelle des Gesetzes näher definiert. Um die Aspekte des Klimaschutzes stärker in Genehmigungsverfahren integrieren zu können, empfiehlt sich daher eine Definition der relevanten öffentlichen Interessen, und daran anknüpfend eine ausdrückliche Benennung des Umwelt- und Klimaschutzes als gewichtiges öffentliches Interesse.

„§ 71. (1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist,
- b) der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist,
- c) die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und
- d) **sonstige öffentliche Interessen, nicht entgegenstehen.**“

Denkbar wäre etwa folgende Novellierung des § 71 Abs 1 lit d LFG:

**d) sonstige öffentliche Interessen, wie insbesondere Umwelt- und Klimaschutz, der Schutz von Leben und Gesundheit sowie der Schutz vor unzumutbaren Immissionen, nicht entgegenstehen oder ein am Vorhaben bestehendes öffentliches Interesse, wie insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt, ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt.**

Wie wichtig eine genaue(re) gesetzliche Determinierung der öffentlichen Interessen ist, zeigte sich am Beispiel des langjährigen Verfahrens zur Bewilligung der dritten Landebahn am Flughafen Wien. So hat der VfGH in seiner Entscheidung vom Juni 2017 argumentiert, dass der Schutz des Klimas gerade nicht zu den luftfahrtrechtlich relevanten öffentlichen Interessen zähle, da das LFG an keiner Stelle explizit darauf abstelle.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> BMK, Mobilitätsmasterplan (2021) 43.

<sup>32</sup> Vgl RL (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“), ABl L 2018/328, 82 idF L 2020/311, 11.

<sup>33</sup> Austrian Aviation Association, Fakten und Maßnahmen zur weiteren Ökologisierung Luftfahrt & Umwelt (2020) 11.

<sup>34</sup> VfGH 29.06.2017 E875/2017.

### 3.3.5 Flugverbote/Luftraumbeschränkungen aus Klimaschutzgründen (§§ 4 f LFG)

Flugverbote bzw Luftraumbeschränkungen sind an sich klimafreundlich. Gemäß § 4 LFG sind darunter dauernde oder zeitlich beschränkte Ein-, Aus-, und Durchflugverbote oder Verbote des Betriebes von Luftfahrzeugen, Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät (Z 1: Luftsperrgebiet) bzw entsprechende Beschränkungen (Z 2: Flugbeschränkungsgebiete) zu verstehen.

De lege lata können Flugverbote etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen vorgesehen werden:

*„§ 5. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und der sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister durch Verordnung Luftraumbeschränkungen im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 1 und 2 festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 3 hinzuweisen, soweit dies erforderlich ist:*

- a) im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, oder*
- b) zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen oder*
- c) zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen (§ 135), oder*
- d) zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit.“*

An dieser Stelle ist es überlegenswert, ob entsprechende Luftsperrungen bzw Flugbeschränkungen auch aus Klimaschutzgründen vorgesehen werden können. Jedenfalls ist eine ausschließlich auf Gründe des Klimaschutzes gestützte Beschränkung derzeit nicht möglich und müsste explizit gesetzlich verankert werden.

### 3.3.6 Unterlagen der Flugplatzbewilligung (§§ 69 und § 71 Abs 1 LFG)

§ 69 gibt Inhalte vor, die ein Antrag auf Erteilung einer Flugplatz-Bewilligung zu enthalten hat. In diesem Zusammenhang könnte – nach Art der in § 6 UVPG verankerten Umweltverträglichkeitserklärung - vorgesehen werden, dass der Projektwerber auch eine Beschreibung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen, insb der durch den Flughafen bzw Flugbetrieb induzierten (und Österreich zurechenbaren) THG-Emissionen des Vorhabens vorzulegen hätte.

### 3.3.7 Bedarfsprüfung (§ 71 Abs 2 LFG)

§ 71 (2) LFG sieht eine Bedarfsprüfung vor, da ohne Bedarf für ein (weiteres) öffentliches Flugfeld die Bewilligung für ein solches nicht erteilt werden darf. Außerdem dürfen Flughäfen nur dann bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Dieses für einen Flughafen sprechende „öffentliche Interesse“ ist laut Gesetz jedenfalls nicht gegeben, wenn:

- a) er von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und*
- b) der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen sechs Monaten die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen.*

An dieser Stelle könnten weitere Tatbestände ins Gesetz integriert werden, die ein öffentliches Interesse an der Flugplatzbewilligung ausschließen. Ganz grundsätzlich besteht die Gefahr, dass mehr Infrastruktur auch mehr Flugverkehr induziert, obwohl es im Sinne des Klimaschutzes gelegen wäre, den Verkehr von der Luft auf die Schiene zu verlagern. Denkbar wäre deshalb, im Zuge der Bewilligungserteilung auch zu prüfen, ob der durch den zu bewilligenden Flugplatz induzierte Verkehr nicht auch über die Schiene abgewickelt werden kann, dh nicht nur eine Bedarfsprüfung, sondern auch eine explizite Prüfung klimafreundlicherer Alternativen vorzunehmen.

### 3.3.8 Flugrouten (§ 120a LFG)

Gemäß § 120a LFG ist bei der Festlegung von Flugrouten durch die Austro Control auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

*„§ 120a. (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine **möglichst geringe Immissionsbelastung**, Bedacht zu nehmen.“*

Diese Bestimmung könnte durch eine Pflicht zur Bedachtnahme auf den Klimaschutz erweitert werden. Ergänzend dazu wäre eine verstärkte Partizipation diverser Stakeholder (zB Gemeinden, Behörden) – etwa durch Bildung eines Gremiums analog zur Fluglärnkommision in Deutschland<sup>35</sup> – sowie die Anhörung des Umweltanwaltes bei der Bestimmung von Flugrouten zu empfehlen.

### 3.3.9 Einschränkungen von Flugveranstaltungen aus Klimaschutzgründen (§ 126 LFG)

*„§ 126. (1) Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs.4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.*

*(2) Die **Bewilligung ist zu versagen**, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass **die öffentliche Sicherheit oder Ordnung**, insbesondere die Verkehrssicherheit, durch die Veranstaltung gefährdet werden könnte.“*

Die Bewilligung ziviler Luftfahrtveranstaltungen (Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen) kann gem § 126 Abs 2 LFG versagt werden, wenn öffentliche Interessen, insbesondere die Sicherheit der Luftfahrt, entgegenstehen. An dieser Stelle könnte explizit zum Ausdruck gebracht werden, dass auch der Klimaschutz ein entsprechendes öffentliches Interesse darstellt, zB folgendermaßen:

*(2) Die **Bewilligung ist zu versagen**, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass **die öffentliche Sicherheit oder Ordnung**, insbesondere die Verkehrssicherheit gefährdet werden könnte oder dies aus Gründen des Immissions- und Klimaschutzes erforderlich ist.*

### 3.3.10 Diskriminierungsverbot (§ 4 FlughafenentgelteG)

*„Flughafenentgeltregelungen dürfen keine Diskriminierung zwischen Flughafenutzern beinhalten. Dies steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein.“*

§ 4 FlughafenentgelteG untersagt grundsätzlich zwischen Flughafenutzern diskriminierende Regelungen, bestimmt jedoch, dass eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung der Entgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes zulässig ist. Auch hier könnte ausdrücklich vorgesehen werden, dass der Klimaschutz ein entsprechendes öffentliches Interesse darstellt.

---

<sup>35</sup> § 32b dt. Luftverkehrsgesetz (<https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/>).