

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.ⁱⁿ MMag.^a Dr.ⁱⁿ Eva Schulev-Steindl, LL.M.; Mag. Christoph Romirer, MA; Lukas Liebenberger, Verena Toso (Universität Graz)

Univ.-Prof.ⁱⁿ Mag.^a Dr.ⁱⁿ Erika Wagner; Univ.-Prof. RA Dr. Wilhelm Bergthaler; Mag.^a 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)

TEIL KLIMACHECK

BEREICH STRASSENVERKEHR

Univ.-Prof.ⁱⁿ MMag.^a Dr.ⁱⁿ 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

1. <u>Einleitung</u>	1
2. <u>Straßenverkehrsordnung 1960</u>	3
2.1. <u>Fußgängerverkehr</u>	3
2.1.1. <u>Sicherheit im Fußgängerverkehr</u>	3
2.1.1.1. <u>Vertrauensgrundsatz (§ 3)</u>	3
2.1.2. <u>Verhalten der Fußgänger (§ 76)</u>	4
2.1.3. <u>Einschränkungen des motorisierten Verkehrs zu Gunsten der Fußgänger</u>	5
2.1.3.1. <u>Fußgängerzonen (§ 76a StVO)</u>	6
2.1.3.2. <u>Wohnstraßen (§ 76b)</u>	6
2.1.3.3. <u>Begegnungszonen (§ 76c)</u>	7
2.2. <u>Fahrradverkehr</u>	7
2.2.1. <u>Allgemeines und Infrastrukturnotwendigkeit</u>	7
2.2.2. <u>Sicherheit von Radfahrern</u>	8
2.2.3. <u>Rechte und Pflichten von Radfahrern</u>	9
2.3. <u>Motorisierter Verkehr</u>	10
2.3.1. <u>(Ausgewählte) Pflichten im motorisierten Verkehr</u>	10
2.3.2. <u>Tempolimits</u>	13
2.3.3. <u>Lkw-Fahrverbote</u>	15
2.3.3.1. <u>Im Besonderen: Sektorale Fahrverbote</u>	16
2.3.3.2. <u>Verkehrsbeschränkungen bzw -verbote</u>	20
2.3.3.3. <u>§ 43 Abs 2 lit a als Grundlage für „Null-Emissions-Zonen“?</u>	21
2.3.3.4. <u>Sonstige Verkehrsmaßnahmen</u>	27
2.3.4. <u>Ausnahmen</u>	27
2.4. <u>Weitere Bereiche</u>	29
2.4.1. <u>„Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“</u>	29
2.4.2. <u>„Grün-Blinken“</u>	29
2.4.3. <u>Geltungsbereich- und Begriffsbestimmungen</u>	29
2.4.4. <u>Bewilligungspflichten</u>	31
2.4.5. <u>Sonstige klimaneutrale Straßennutzung</u>	32
2.4.6. <u>Vollzugsbestimmungen</u>	33

2.4.6.1. Strafbestimmungen.....	34
3. <u>Kraftfahrgesetz 1967</u>.....	36
3.1. <u>Allgemeines</u>	36
3.2. <u>Genehmigung und Zulassung von Kraftfahrzeugen</u>	38
3.2.1. <u>„Betriebs- oder Zulassungsverbote“</u>	39
3.3. <u>Überprüfung und Begutachtung von Kfz</u>	42
3.4. <u>Verschiedenes</u>	43
4. <u>Bundesstraßen-Mautgesetz 2002</u>	45
4.1. <u>Allgemeines</u>	45
4.2. <u>Fahrleistungsabhängige Maut (§§ 6 ff)</u>	46
4.2.1. <u>RL 1999/62/EG („WegekostenRL“)</u>	46
4.2.2. <u>Mauttarife für den Schwerverkehr im nationalen Recht (§ 9)</u>	47
4.2.2.1. <u>Flächendeckende Gebührenerhebung und sonstige Spielräume</u>	48
4.2.3. <u>Änderungsvorschlag zur WegekostenRL</u>	50
4.3. <u>Zeitabhängige Maut</u>	51
4.3.1. <u>Vignettenpreise (§ 12)</u>	52
4.3.2. <u>Kurzfasit zur zeitabhängigen Maut</u>	53
4.3.3. <u>Ausnahmen und Erleichterungen (§ 13)</u>	53
4.4. <u>Sonstiges</u>	54
4.5. <u>Exkurs: „City-Maut“</u>	55
5. <u>Bundesstraßengesetz 1971</u>.....	57
5.1. <u>Allgemeines</u>	57
5.2. <u>Trassengenehmigung</u>	58
5.3. <u>Nachbarschutz</u>	60
5.4. <u>Sonstiges</u>	61
6. <u>Kraftfahrlniengesetz</u>	63
6.1. <u>Konzessions- bzw Genehmigungspflicht</u>	63
6.1.1. <u>Antragstellung und Verfahren</u>	64
6.1.2. <u>Konzessionsvoraussetzungen und „Konkurrenzschutz“</u>	65

6.1.2.1. Auflagen.....	66
6.2. (Ausgewählte) Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb.....	67
6.2.1. KfzG und „neue Mobilitätsdienstleistungen“.....	69
6.2.2. Bestimmungen zu Gunsten von Fahrgästen.....	71
6.3. Sonstiges.....	71
6.3.1. Bestimmungen über die Fahrzeuge.....	71
6.3.2. Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern.....	72
7. Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996.....	73
7.1. Fragen zum Geltungsbereich des GelverkeG.....	73
7.1.1. Zur Einordnung „neuer Leistungen“.....	73
7.2. Konzessionspflicht.....	74
7.2.1. Konzessionsarten und Konzessionsumfang.....	75
7.2.2. Konzessionsvoraussetzungen.....	77
7.3. Sonstiges.....	77
7.3.1. Tarife.....	78
8. Sonstige Materiengesetze.....	80
8.1. Führerscheingesetz.....	80
8.1.1. Allgemeines.....	80
8.1.2. Bewusstseinsbildende Maßnahmen.....	81
8.2. Güterbeförderungsgesetz 1995.....	81
8.2.1. Allgemeines.....	82
8.2.2. Bestimmungen über die Konzession.....	82
8.2.3. Sonstiges.....	84
8.3. ASFINAG-Gesetz.....	85
8.3.1. Unternehmensgegenstand und Möglichkeiten der ASFINAG.....	85
8.3.2. Sonstige klimarelevante Anknüpfungspunkte im ASFINAG-G.....	85

Abkürzungsverzeichnis

aA	andere(r) Ansicht
ABl	Amtsblatt
Abs	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
aF	alte Fassung
Anm	Anmerkung
arg	argumentum
Art	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASFINAG-G	Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird (ASFINAG-Gesetz) idF BGBl 2016/38.
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz idF BGBl 2021/107
BEV	Battery Electric Vehicle (rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug)
BGBI	Bundesgesetzblatt
BKA	Bundeskanzleramt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BStG	Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971) idF BGBl 2021/156.
BStMG	Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG) idF BGBl 2021/155
bzw	beziehungsweise
dBVerfG	deutsches Bundesverfassungsgericht
dh	das heißt
EG	Europäische Gemeinschaft
EK	Europäische Kommission
EMRK	Europäische Menschenrechtskonvention
Erl	Erläuterungen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
f, ff	folgend, fortfolgend
FAG 2017	Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2017 bis 2021 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden, BGBl 2016/116 idF BGBl 2019/103
FN	Fußnote
FS	Festschrift
FSG	Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG) idF BGBl 2021/154.

GelverkG	Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 - GelverkG) idF BGBl 2021/13
gem	gemäß
GewO	Gewerbeordnung 1994, BGBl 1994/194 idF BGBl 2020/65
GütbefG	Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG) idF BGBl 2019/104.
HrsG	Herausgeber
hzG	höchstzulässiges Gesamtgewicht
idF	in der Fassung
idR	in der Regel
idZ	in diesem Zusammenhang
ieS	im engeren Sinne
IG-L	Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz-Luft) BGBl 1997/115 idF 2018/73
iHv	in Höhe von
inkl	inklusive
IPPC	Intergovernmental Panel on Climate Change
iSd	im Sinne des/der
iVm	in Verbindung mit
iwS	im weiteren Sinne
iZm	in Zusammenhang mit
JKU	Johannes Kepler Universität Linz
KfIG	Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfIG) idF BGBl 2019/17
KFG	Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrge- setz 1967), BGBl 1967/267 idF BGBl 2021/48
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
krit	kritisch
LGBI	Landesgesetzblatt
LH	Landeshauptmann
lit	Litera
Lkw	Lastkraftwagen
ME	Ministerialentwurf
MIV	motorisierter Individualverkehr
mwN	mit weiteren Nachweisen
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖGZ	Österreichische Gemeindezeitung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVPN	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RdU (-U&T)	Recht der Umwelt (-Umwelt & Technik)

RL	Richtlinie (EU)
RV	Regierungsvorlage
Rz	Randziffer/Randzahl
sog	sogenannt(e)
StGG	Staatsgrundgesetz 1867 idF BGBl 1988/68
StVO	Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), BGBl 1960/159 idF BGBl 2021/154
t	Tonne(n)
THG	Treibhausgas(e)
UBA	Umweltbundesamt
udgl	und dergleichen
usw	und so weiter
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VfGH	Verfassungsgerichtshof
vgl	vergleiche
VO	Verordnung (EU)
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WKÖ	Wirtschaftskammer Österreich
Z	Ziffer/Zahl
zB	zum Beispiel
zT	zum Teil
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht

1. Einleitung

Das Regierungsprogramm 2020 bis 2024 legt auch im Hinblick auf den Klimaschutz verschiedene Ziele fest, wobei insbesondere die zu erreichende Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 hervorgehoben werden kann.¹ Zur Zielerreichung wurde seitens des BMK im Juli 2021 der „Mobilitätsmasterplan 2030“ mit Maßnahmen im Mobilitätsbereich vorgelegt. Um die rechtlichen Rahmenbedingungen für klimaverträgliche Formen der Mobilität zu schaffen, sollen unter anderem bestehende Materiegesetze im Verkehrsbereich auf ihre Klimaverträglichkeit überprüft werden.² Ebendieser „Klimacheck“ war Gegenstand eines ersten Arbeitsabschnitts im Rahmen eines Projekts zur Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes („*Mobilex*“), durchgeführt von einem externen Konsortium.³

Sinn und Zweck des vorliegenden Berichts ist es nun, die wichtigsten Ergebnisse der angesprochenen Klimaüberprüfung im Bereich des **Straßenverkehrs** festzuhalten. Dass gerade einschlägige Straßenverkehrsgesetze aus klimaschutzrechtlicher Sicht untersucht werden müssen, kommt nicht von ungefähr: Der Straßenverkehr ist national für rund 30 Prozent der Emissionen von Treibhausgasen (THG) verantwortlich. Rund 99 Prozent der Emissionen des gesamten Verkehrssektors lassen sich auf den Straßenverkehr zurückführen.⁴

Wie die Bezeichnung „Klimacheck“ schon hinreichend deutlich zum Ausdruck bringt, wird der hier maßgebende Überprüfungsmaßstab primär durch klimaschutzrechtliche Erwägungen und weniger durch das Luftreinhalterecht gebildet. Bei der vorliegenden Evaluierung soll es demnach vor allem darum gehen, die (potenziellen) Auswirkungen gesetzlicher Normen auf den anthropogenen Klimawandel, dh auf die Emissionen von THG (insbesondere CO₂), einzuschätzen. Das Luftreinhalterecht, welches die Reduktion (lokal vorliegender) „Luftschadstoffe ieS“ (SO₂, CO, NO₂, PM₂/PM_{2,5}, Blei, Benzol)⁵ zum Gegenstand hat, steht dagegen nicht im Zentrum der Diskussion. Freilich soll und kann im hier gebotenen Rahmen keine Heranziehung errechneter quantitativer Kriterien erfolgen. Es wird vielmehr eine realitätsnahe Beurteilung angestrebt, wobei einzelne Bestimmungen – mitunter sogar einzelne Absätze – klimaschutzrechtlich eingestuft werden. Eine Einteilung der Normen in die Gruppen „*klimafreundlich*“, „*klimaneutral*“ oder „*klimaschädlich*“ soll dabei als Orientierung dienen.

Verkehrspolitische Zielsetzungen fußen auf einem 3-Säulen-Modell, welchem auch im Zuge dieser Klassifizierung Bedeutung zukommt. Die **Verkehrsvermeidung** sucht nach Möglichkeiten, den Verkehr überhaupt einzudämmen. Bei der **Verkehrsverlagerung** geht es einerseits um die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene oder Wasser, andererseits um den Übergang vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Fußverkehr, Radverkehr und

¹ BKA (Hrsg), Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020 – 2024 (2020) 73.

² BMK (Hrsg), Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor (2021) 47.

³ Bestehend aus Mitgliedern des Instituts für Öffentliches Recht und Politikwissenschaften sowie des Wegener Centers für Klima und Globalen Wandel der Universität Graz, des Instituts für Umweltrecht der JKU Linz sowie der Traffix Verkehrsplanung GmbH.

⁴ UBA (Hrsg), Klimaschutzbericht 2021 (2021) 124.

⁵ Vgl hierzu *Geringer/Romirer*, Fahrverbote und Umweltzonen aus Klimaschutzgründen: gangbarer Weg oder rechtliche Sackgasse? ZVR 2021, 168 (169).

ÖPNV. Im Rahmen der *Verkehrsverbesserung* sollen schließlich vor allem technologische Möglichkeiten zur Emissionsreduktion oder -vermeidung klimaschützend wirken.⁶

Der Bericht ist systematisch nach den jeweiligen Materiengesetzen gegliedert. Generell gilt, dass viele Bestimmungen als schlichtweg *klimaneutral* einzustufen sind, zumal sie keine oder nur äußerst mittelbar klimaschutzrechtliche Anhaltspunkte bieten. Derartige Normen bleiben im vorliegenden Bericht – nicht zuletzt aus Gründen der Übersichtlichkeit – unberücksichtigt.

Umgekehrt werden Maßnahmen mit potenziell weitreichender klimaschutzrechtlicher Effektivität diskutiert, die aufgrund ihrer mitunter starken Eingriffsintensität von verschiedenen rechtlichen Fragestellungen flankiert werden. Im vorliegenden Bericht wird aus rechtlicher Sicht unter anderem den Themen „**sektorale Fahrverbote**“ (siehe dazu 2.3.3.1.), „**Null-Emissions-Zonen**“ (2.3.3.3.) sowie „**Betriebs- und Zulassungsverbote**“ (3.2.1.) besonderes Augenmerk geschenkt.

⁶ Vgl die Abbildung in *BMK*, Mobilitätsmasterplan 18; siehe außerdem *Geringer*, Mobilität und Klimaschutz: Maßnahmen für ein nachhaltiges Verkehrsrecht (2021) 62 f mwN.

2. Straßenverkehrsordnung 1960

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf die StVO 1960 idF BGBl 2021/154.

Im Folgenden werden die untersuchten Bestimmungen thematisch nach den Gruppen „*Fußgängerverkehr*“, „*Radfahrverkehr*“ und „*motorisierter Verkehr*“ gegliedert. Im letzten Abschnitt finden sich unter der Kategorie „*Weitere Bereiche*“ jene Normen, die sich nicht eindeutig in einen dieser Themenblöcke einordnen lassen oder übergreifende Bedeutung haben.

2.1. Fußgängerverkehr

2.1.1. Sicherheit im Fußgängerverkehr

Fußgänger als die „schwächsten“ Teilnehmer im Verkehrsgeschehen zu bezeichnen, mag semantisch möglicherweise eine unerwünschte Wertung zum Ausdruck bringen. Dennoch ist nicht zu verkennen, dass Fußgänger im Verkehrsgeschehen besonderen Gefahren ausgesetzt sind. Dies kann durch folgende Daten belegt werden: Im Jahr 2020 wurden im Verkehr 2610 Fußgänger verletzt und 51 Fußgänger getötet.⁷ Obzwar diese Zahlen im Vergleich zum Jahr 2019 abgenommen haben, sind sie (noch) nicht zufriedenstellend. Immerhin hängt die Bereitschaft von Personen, den Fußweg zu bestreiten, auch maßgeblich von deren Sicherheitsgefühl ab.

Im Regierungsprogramm ist von einer anzustrebenden „Evaluierung der StVO auf Benachteiligungen des Radfahrens und Zufußgehens“⁸ die Rede. Nach dem Mobilitätsmasterplan 2030 sollen „rechtliche Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung (StVO) [...] rad- und fußverkehrsfriendly umgestaltet [werden]“⁹. Im Sinne der Vollständigkeit ist auch zu erwähnen, dass sich eine 33. StVO-Novelle „in den Startlöchern befindet“, welche sich aller Voraussicht nach einigen der im Folgenden aufgeworfenen Fragen annehmen wird.

Die StVO enthält in ihrer gegenwärtigen Ausformung bereits einige *klimafreundliche* Schutzbestimmungen zu Gunsten des Fußgängerverkehrs. Diese werden hier nicht näher abgehandelt; der Fokus ist vielmehr auf jene Normen gerichtet, welche möglicherweise einer Verbesserung zugänglich sind.

2.1.1.1. Vertrauensgrundsatz (§ 3)

Durch den Vertrauensgrundsatz gem § 3 wird ein gewisses Risikoausmaß als sozialadäquat deklariert. Es ist nicht zu verkennen, dass die Existenz des Vertrauensgrundsatzes eine gewisse (haftungsrechtliche) Privilegierung für den motorisierten Verkehr darstellt. Treffend spricht etwa *Lewisch* davon, dass das Ergebnis eines fehlenden Vertrauensgrundsatzes „im buchstäblichen Sinne der Verkehrsstillstand“ wäre.¹⁰ Mag ein solcher aus klimaschutzrechtlichen Erwä-

⁷ *Statistik Austria*, Statistik der Straßenverkehrsunfälle (2021).

⁸ *BKA*, Aus Verantwortung für Österreich 87.

⁹ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 32.

¹⁰ *Lewisch*, Funktion und Reichweite des Vertrauensgrundsatzes im Fahrlässigkeitsstrafrechts, ZVR 2000, 146.

gungen iSe Verkehrsvermeidung zwar durchaus wünschenswert erscheinen, ist diese Alternativsituation praktisch dennoch illusorisch. Einer Abschaffung oder tiefgreifenden Modifizierung des Vertrauensgrundsatz kann aufgrund der haftungsrechtlichen Auswirkungen nicht das Wort geredet werden; dem entspricht eine Einstufung der Bestimmung als *klimaneutral*.

Dies bedeutet aber nicht, dass kein Verbesserungsbedarf festgestellt werden kann. So wird zwecks Attraktivierung der aktiven Mobilität bisweilen erwogen, einen „**Schwächerenschutz**“ etwa mit folgendem Wortlaut in § 3 aufzunehmen: „(...) *auf schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer, ist besonders Rücksicht zu nehmen.*“¹¹. Damit würde ein besonderer Stellenwert des nicht motorisierten Verkehrs an einer prominenten Gesetzesstelle zum Ausdruck gebracht, was auch zur Bewusstseinsbildung beiträgt und als *klimafreundlich* veranschlagt werden könnte. Im Übrigen sind Vorschläge in diese Richtung ebenfalls ausdrücklich Teil des gegenwärtigen Regierungsprogramms („Stärkung des Rücksichtnahmeprinzips in der StVO“¹²).

2.1.2. Verhalten der Fußgänger (§ 76)

§ 76 legt Verhaltensregeln für Fußgänger fest, welche vor allem in Sicherheitsabwägungen begründet liegen und daher klimaschutzrechtlich weitgehend nicht zu beanstanden sind. Wenngleich eine Privilegierung des Fußgängerverkehrs aus Klimaschutzgründen durchwegs wünschenswert ist, kann eine völlige Herabsetzung jedweden Sorgfaltsmaßstabes nicht Platz greifen.

Dies bedeutet allerdings auch hier nicht, dass kein Potenzial zur Nachschärfung vorhanden ist. Eine Modifikation des § 76 wäre insofern denkbar, als Privilegien der Fußgänger auch im Rahmen dieser Bestimmung gesetzlich explizit zum Ausdruck kommen könnten – dies etwa in einem nachfolgenden Absatz mit folgendem Wortlaut: „*Die vorstehenden Absätze entbinden den motorisierten Verkehr nicht von der Verpflichtung, auf den Fußgängerverkehr besonders Rücksicht zu nehmen.*“.

§ 76 Abs 3 normiert, dass Fußgänger an Stellen, wo der Verkehr für Fußgänger durch besondere Lichtzeichen (§ 38 Abs 8) geregelt ist, die Fahrbahn nur bei grünem Licht betreten dürfen. Obzwar eine dahingehende Nachschärfung wohl nicht innerhalb dieser Bestimmung zu erfolgen hätte, kann auf die Notwendigkeit **längerer Grünphasen** bei Fußgängerampeln hingewiesen werden. Damit würde das subjektive Sicherheitsgefühl von Fußgängern erhöht und ein Anreiz zur Verkehrsverlagerung gesetzt werden. Zur Frage des grünblinkenden Lichts siehe noch 2.4.2.

Gem § 76 Abs 5 müssen Fußgänger die Fahrbahn in angemessener Eile überqueren und dürfen den Fahrzeugverkehr hierbei nicht behindern. An dieser Stelle kann auf ein Beispiel aus der Rechtsprechung¹³ verwiesen werden: Einer 79-jährigen Fußgängerin wurde ein Mitverschulden iHv 50 Prozent an einer Kollision mit einem Mopedlenker aufgebürdet, zumal sie beim Überqueren einer mehrspurigen Fahrbahn auf dem Mittelstreifen die Verkehrslage nicht

¹¹ So der Vorschlag von *Geretschläger/Kerschner*, Verkehrsrecht in *Christian/Kerschner/Wagner* (Hrsg) Rechtsrahmen für eine Energiewende Österreichs (2016) 319 (364).

¹² *BKA* (Hrsg), Aus Verantwortung für Österreich 87.

¹³ OGH 2 Ob 193/19z ZVR 2021/64 (krit *Huber*).

noch einmal neu bewertet hat. Seit der genannten Entscheidung verlangt der OGH für das Vorliegen einer „Behinderung“ iSd Abs 5 scheinbar auch keine „Nötigung zu einer Vollbremsung“ mehr. Aus Klimaschutzrechtlicher Sicht ist in derartigen Zusammenhängen eine stärkere Verlagerung der Sorgfaltspflichten hin zum motorisierten Verkehr zur Diskussion zu stellen.

§ 76 Abs 7 hebt das Erreichen oder Verlassen einer Haltestelleninsel ausdrücklich hervor und kann als *klimafreundlich* eingestuft werden.

Obzwar COVID-19-Bestimmungen im Rahmen der vorliegenden Abhandlung grundsätzlich ausgespart werden, soll die Regelung des § 76 Abs 11 StVO aF kurz angesprochen werden, welche mit Ablauf des 30.06.2021 außer Kraft getreten ist.¹⁴ Enthalten war eine *klimafreundliche* Verordnungsermächtigung, wonach Fußgängern die Benützung der gesamten Fahrbahn erlaubt werden konnte. Nach dem Ausschussbericht¹⁵ sollte diese Bestimmung der Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstandes dienen. Womöglich kann eine derartige Übergangsbestimmung Anreize bieten, auch außerhalb der erforderlichen Verhinderung von COVID-19 die Rechte des Fußgängerverkehrs auszuweiten.

Aufgrund praktischer Relevanz ist außerdem noch Folgendes festzuhalten: Ungeachtet bestehender Mindestbreiten sind **Gehsteige** bisweilen zu schmal, um sie etwa komfortabel mit Kinderwägen begehen zu können oder in Zeiten von COVID-19 den erforderlichen Sicherheitsabstand einzuhalten. Hierzu ist zu sagen, dass es sich dabei – abgesehen von Bundesstraßen iSd Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG – um Angelegenheiten handelt, die in Gesetzgebung und Vollziehung Landessache sind (Art 15 Abs 1 B-VG).¹⁶ Entsprechende Mindestbreiten sind demnach in Landesgesetzen bzw darauf beruhenden Verordnungen¹⁷ zu finden. Eine Erhöhung dieser Mindestbreiten wäre aus Klimaschutzerwägungen sinnvoll, entzieht sich angesichts dieser kompetenzrechtlichen Situation allerdings dem Rahmen der vorliegenden Abhandlung. Es kann daher allenfalls auf das Instrument einer Kooperationsbestimmung (zB im auszuarbeitenden Mobilitätsgesetz) hingewiesen werden.

2.1.3. Einschränkungen des motorisierten Verkehrs zu Gunsten der Fußgänger

Neben Überlegungen zu sog „Null-Emissions-Zonen“ aus Klimaschutzgründen (siehe dazu 2.3.3.3.), bei denen das Vorhandensein einer praktikablen gesetzlichen Grundlage in der StVO (noch) nicht zweifellos festgestellt werden kann, sind mit den §§ 76a ff *de lege lata* bereits einige Instrumente vorhanden, die den motorisierten Verkehr einschränken. Diese sind dem Fußgängerverkehr gewidmet und sollen demnach auch hier behandelt werden.

¹⁴ Siehe zum Ganzen *Raab*, Der neue § 76 Abs 11 StVO, ZVR 2020, 192.

¹⁵ Siehe dazu AB 116 BlgNR 27. GP 8: „Derzeit ist auch auf für den Verkehr gesperrten Fahrbahnen das Gehen nicht erlaubt. Damit es ermöglicht werden kann, den Sicherheitsabstand zwischen Fußgängern insbesondere auf stark frequentierten Routen mit schmalen Gehsteigen einhalten zu können, ist eine StVO-Verordnungsermächtigung hinsichtlich des Gehens auf für den übrigen Verkehr gesperrten Fahrbahnen zu schaffen. Die Bestimmung orientiert sich an der Verordnungsermächtigung, mit der Spielen auf der Fahrbahn erlaubt werden kann, und der Regelung für Wohnstraßen, die für das Durchfahren gesperrt sind, ergänzt durch Bestimmungen zur Rücksichtnahme (kein gegenseitiges mutwilliges behindern oder gefährden).“

¹⁶ Vgl VfSlg 4349/1963.

¹⁷ Siehe etwa die Grazer Gehsteigerordnung 1982 AB1 1983/1.

2.1.3.1. Fußgängerzonen (§ 76a StVO)

Fußgängerzonen sind aus Klimaschutzrechtlicher Sicht vielversprechend, stellen sie doch faktisch betrachtet nichts anderes als Fahrverbote¹⁸ dar (arg: „jeglicher Fahrzeugverkehr“). Dies gilt auch für die – bei ausnahmsweiser Fahrerlaubnis – in § 76a Abs 6 angeordnete Schrittgeschwindigkeit¹⁹ als Tempolimit. Als Kriterium zur Erlassung der Fußgängerzonenverordnung wird in Abs 1 die in der StVO häufig vorkommende Formulierung der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ verwendet. Obwohl der Fußgängerverkehr in § 76a Abs 1 bereits genannt wird, könnte die Aufnahme eines **umwelt- bzw klimarelevanten Kriteriums** in den Tatbestand des Abs 1 die Klimaschutzrechtliche Effektivität dieses Ordnungsinstruments noch weiter erhöhen. In der Literatur wurde der Passus „oder der Umwelt- oder Anrainerschutz [erfordert]“²⁰ vorgeschlagen, wobei darüber hinaus zur Klarstellung auch eine explizite Nennung des Klimaschutzes erfolgen sollte.

Den Ausnahmen vom grundsätzlichen Verbot des Fahrzeugverkehrs in Fußgängerzonen (Abs 2, 2a und 6) liegen beachtenswerte Aspekte zugrunde, weshalb sie an der Einordnung des § 76a als *klimafreundlich* im Grundsatz nichts ändern. Genauere Überlegungen hinsichtlich der Notwendigkeit sind allenfalls hinsichtlich der Ausnahme für Handelsvertreter gem Abs 2 Z 4 anzustellen, die der „Erleichterung ihrer Tätigkeit“²¹ dienen soll.

Ferner ist an die Möglichkeit einer generellen **Fahrerlaubnis für Radfahrer in Fußgängerzonen** zu denken, um damit eine Verlagerung auf den Fahrradverkehr zu fördern.²² Bislang kann eine Fahrerlaubnis durch Ausnahmereverordnung gem § 76a Abs 2 Z 3 normiert werden. Im Rahmen einer generellen Fahrerlaubnis könnte fraglich sein, inwiefern sich eine Harmonisierung mit dem Fußgängerverkehr erreichen ließe, insbesondere Sicherheitsbedenken ausgeschlossen werden können.²³ Dahingehende Vorhaben wären aus verkehrsplanerischer Sicht genauer zu untersuchen.

2.1.3.2. Wohnstraßen (§ 76b)

Die Wohnstraße ist, da mit einem grundsätzlichen Fahrverbot verbunden, aus dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes zu begrüßen und daher *klimafreundlich*. Dasselbe gilt für die – bei ausnahmsweiser Fahrerlaubnis – bestehenden Verpflichtungen zur Rücksichtnahme bzw die einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit gem Abs 3. Die **Verordnungskriterien** entsprechen jenen des § 76a. In Betracht zu ziehen wäre auch hier eine Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes.

¹⁸ *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (173) sprechen von „*De-facto-Fahrverboten*“.

¹⁹ Zur Schrittgeschwindigkeit siehe *Leithner*, Fahren in Schrittgeschwindigkeit. Wie schnell ist die Schrittgeschwindigkeit in der StVO? ZVR 2021, 293.

²⁰ So *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (366).

²¹ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 76a (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 8.

²² *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (348).

²³ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (348) treten für eine analoge Anwendung des Rücksichtnahmegebots gem § 68 Abs 1 ein.

2.1.3.3. Begegnungszonen (§ 76c)

Die Regelung der Begegnungszonen in der StVO ist *klimafreundlich*, weil diese einerseits den Fußgängerverkehr aufwerten und andererseits eine effiziente Flächennutzung ermöglichen. Innerhalb einer Begegnungszone soll es zu einer gleichberechtigten Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern kommen.²⁴ Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ist aus Klimaschutzrechtlicher Sicht begrüßenswert.²⁵ Hervorzuheben ist der (im Gegensatz zu Fußgängerzonen) etwas weitere Ermessenspielraum der Behörde, der sich daraus ergibt, dass im gesetzlichen Tatbestand keine „Erforderlichkeit“ enthalten ist (arg: „wenn es (...) dient/angebracht erscheint“).²⁶ Dessen ungeachtet wäre auch hier die Aufnahme eines umwelt- bzw klimaschutzrelevanten Verordnungsriteriums zusätzlich effektiv.

Anzudenken wäre überdies, **Vorrangprivilegien für Fußgänger** in Begegnungszonen zu schaffen: „*In Begegnungszonen kommt Fußgängern der Vorrang gegenüber Lenkern von Fahrzeugen zu.*“²⁷ In Betracht zu ziehen wäre darüber hinaus ein **generelles Halte- und Parkverbot** in Begegnungszonen.

Die Verordnungermächtigung zur Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit gem **Abs 6** erscheint *klimaschädlich*, da außer den Sicherheitsbedenken keine einschränkenden Tatbestandsmerkmale bestehen. Eine Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ist vorzuschlagen.

Schließlich kann darauf hingewiesen werden, dass die Schaffung von Begegnungszonen sogar positive wirtschaftliche Auswirkungen mit sich bringen kann.²⁸

2.2. Fahrradverkehr

Neben dem Zufußgehen ist das Radfahren Bestandteil der aktiven Mobilität, deren Stellenwert es anzuheben gilt.²⁹

2.2.1. Allgemeines und Infrastrukturnotwendigkeit

Im Zusammenhang mit einer Verkehrsverlagerung auf den Fahrradverkehr ist zunächst zu betonen, dass ein massiver **infrastruktureller Ausbau** von Radwegen bzw Fahrradstraßen zweifellos eines der effektivsten Mittel zur Attraktivierung des Fahrradverkehrs darstellt. Radwege und Radfahrstreifen sind in den Bundesländern Bestandteile der öffentlichen Straßen,³⁰ weshalb auf rein bundesgesetzlicher Ebene aus kompetenzrechtlichen Gründen keine hinreichende Lösung gefunden werden kann. Vielmehr wäre zu überlegen, eine **Kooperationsverpflichtung**

²⁴ Siehe *Wannenmacher/Schneider*, Neues Miteinander der Verkehrsteilnehmer am Prüfstand, ZVR 2018, 271.

²⁵ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (337).

²⁶ *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013, 212.

²⁷ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (360).

²⁸ Siehe dazu den Bericht des Wiener Standortanwalts *Biach*, Bericht des Standortanwalts. City-Projekte.

²⁹ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 31 f.

³⁰ Siehe zB § 2 Abs 2 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 LGBl 1964/124.

zwischen den Gebietskörperschaften zu schaffen, um den Ausbau der Radinfrastruktur voranzutreiben.³¹ Auch im Regierungsprogramm ist von einem gemeinsam mit den Ländern entwickelten Fahrradprogramm („Masterplan Radland Österreich“) die Rede, auf dessen Basis die Bundesfinanzierung ausgebaut werden soll.³² Die StVO stellt nicht unbedingt das für die Aufnahme von Kooperationsbestimmungen prioritär heranzuziehende Gesetzeswerk dar. Dahingehende Normen wären allerdings im auszuarbeitenden Mobilitätsgesetz gut aufgehoben.

Im Allgemeinen wird für den Radverkehr zudem insofern ein Manko verortet, als gesetzliche **Verpflichtungen zur Aufstellung von Fahrradständern** fehlen (zur Bewilligungspflicht siehe noch 2.4.3.). Vorgeschlagen wurde eine Bestimmung mit dem Wortlaut: „*Im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel, vor öffentlichen Gebäuden sowie im Ein- und Ausgansbereich von Fußgängerzonen sind ausreichend Fahrradständer aufzustellen.*“³³

§ 67 sieht die Möglichkeit der Schaffung von Fahrradstraßen vor, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs dient oder im öffentlichen Interesse gelegen ist. Fahrradstraßen gehen – abgesehen von einer allfälligen Ausnahme nach Maßgabe des § 67 Abs 2 – mit einem grundsätzlichen Verbot jedes Fahrzeugverkehrs einher und können als *klimafreundlich* eingestuft werden. Es handelt sich dabei außerdem um ein relativ kostengünstiges Instrument zum Ausbau der Radinfrastruktur.³⁴ § 19 Abs 6a, der Radfahrer unter anderem beim Verlassen von Fußgängerzonen und Wohnstraßen zu Wartepflichtigen macht, ist auf Fahrradstraßen nicht anzuwenden.

Die Fahrradstraße scheint ein durchaus vielversprechendes Instrument zur Verkehrsverlagerung darzustellen, welches, gesamtösterreichisch betrachtet, noch keine allumfassende Umsetzung erfahren hat.³⁵ Auf bundesgesetzlicher Ebene könnte eine Konkretisierung des öffentlichen Interesses zu Gunsten des Klimaschutzes erfolgen.

Schließlich ist im Zuge dieser allgemeinen Ausführungen zum Radfahrverkehr auf die hohe praktische Relevanz von E-Bikes hinzuweisen.³⁶ Diese sind als herkömmliche Fahrräder einzustufen, sofern eine Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h bzw eine Leistung von 600 Watt nicht überschritten wird (§ 2 Abs 1 Z 22 StVO iVm § 1 Abs 2a KFG).³⁷ Es handelt sich naturgemäß um eine *klimafreundliche* Alternative zum MIV.

2.2.2. Sicherheit von Radfahrern

Auch dieses Kapitel sei mit einer kurzen statistischen Darstellung begonnen. Im Fahrradverkehr (inkl E-Bike und E-Scooter) wurden im Jahr 2020 9308 Personen verletzt, Todesfälle gab es

³¹ Siehe auch *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (364).

³² *BKA*, Aus Verantwortung für Österreich 92.

³³ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (365).

³⁴ Siehe dazu etwa das im Grundsatz positive Resümee von *Eder/Schneider/Wannenmacher*, Fahrradstraßen und deren unterschätztes Potenzial in Österreich, *ZVR* 2018, 210 (214 f).

³⁵ *Eder/Schneider/Wannenmacher*, *ZVR* 2018, 210 (212).

³⁶ Im Jahr 2020 lag der Marktanteil von E-Bikes bei bereit 41 Prozent; siehe dazu <https://www.vssso.at/fahrradver-kaufszahlen-2020/> (abgerufen am 01.08.2021).

³⁷ *Wimmer*, Rechtsgrundlagen für die Benützung von Flächen durch Radfahrer in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper* (Hrsg), Aktuelle Rechtsfragen im Radsport 15 (26).

40. Diese Zahlen sind im Vergleich zum Jahr 2019 sogar deutlich gestiegen. Längerfristig gesehen ist die Zahl der verletzten Radfahrer im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2011 überhaupt um rund 62 Prozent höher³⁸, was wohl nicht unwesentlich mit dem vermehrten Aufkommen von E-Bikes zusammenhängt.

Zur Sicherheit von Radfahrern gilt zunächst das im Rahmen des Fußgängerverkehrs Gesagte sinngemäß; wiederum ist die anzustrebende **Stärkung des Rücksichtnahmeprinzips** zu nennen.

Im Besonderen kann auf die Bestimmung des § 15 hingewiesen werden, welche das **Überholen** von Fahrzeugen regelt. Im Sinne dieser Norm überholt werden können nur Fahrzeuge iSd § 2 Abs 1 Z 29, nicht also Kleinfahrzeuge. In Zusammenschau mit den §§ 3 Abs 1, 7 Abs 1 wird bei einem „Vorbeibewegen“ an Kleinfahrzeugen § 15 Abs 4 sinngemäß heranzuziehen sein.³⁹ Da es sich mitunter um klimaschonende Fortbewegungsmittel (zB kleine Elektroroller) handelt, wäre eine gesonderte rechtliche Klarstellung wünschenswert.

§ 15 Abs 4 sieht vor, dass beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten ist. Angesichts oftmals gegebener Gefahrensituationen beim Überholen von Radfahrern wäre der **Radverkehr in Abs 4 explizit zu berücksichtigen**.

2.2.3. Rechte und Pflichten von Radfahrern

Im Folgenden werden ausgewählte Bestimmungen hervorgehoben, die zum Teil bereits Begünstigungen des Fahrradverkehrs beinhalten, teilweise aber klimaschützendes Verbesserungspotential aufweisen.

Gem § 7 Abs 5 dürfen Einbahnstraßen grundsätzlich nur in der angezeigten Fahrtrichtung befahren werden. Nach Maßgabe dieser Bestimmung ist in zwei Fällen das Befahren auch entgegen der Fahrtrichtung erlaubt: Einerseits kann für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern durch **Verordnung** eine Ausnahme erlassen werden; andererseits dürfen Radfahrer Einbahnstraßen, die zugleich **Wohnstraßen** sind, gegen die angezeigte Fahrtrichtung befahren. In Wohnstraßen muss eine entsprechende Ausnahmeverordnung daher nicht erst erlassen und kundgemacht werden, was als *klimafreundlich* eingestuft werden kann. Da die freie Wahl der Fahrtrichtung gegebenenfalls zu einer Zeitersparnis für Radfahrer führt und Umwege vermieden werden können, kann die gesetzliche Ausnahme als Anreiz zur Benützung des Fahrrades angesehen werden. Hinzuweisen ist an dieser Stelle noch auf § 8a Abs 2, wonach **Radfahrstreifen** in Einbahnen ebenfalls nicht nur in der dem angrenzenden Fahrstreifen entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden dürfen.

Im Sinne der Verkehrsverlagerung wäre es noch besser, das Regel-Ausnahme-System zu Gunsten des Radfahrverkehrs umzukehren, dh **Radfahrer von § 7 Abs 5 grundsätzlich auszunehmen** und sie durch Schaffung einer Verordnungsermächtigung allenfalls vom Verbot zu erfassen.⁴⁰

³⁸ Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle (2021).

³⁹ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 15 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 1.

⁴⁰ So auch der Vorschlag von Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (364).

§ 11 Abs 5 regelt das sog Reißverschlussystem und legt im letzten Satz in *klimafreundlicher* Weise fest, dass dieses auch auf Radfahrstreifen Anwendung findet. Den Radfahrern wird hierdurch ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr ermöglicht, was sie nicht in den Nachrang verweist.⁴¹

§ 68 normiert Verhaltensregeln der Radfahrer. Dabei ist positiv, dass die Pflicht zur Benützung einer Radfahranlage gem Abs 1 in gewissen Fällen entfällt. Dies erscheint vor allem bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern sinnvoll, da hierdurch mehr Platz für weniger geübte Radfahrer auf Radfahranlagen geschaffen wird.⁴² Was unter einer Trainingsfahrt zu verstehen ist, sagt das Gesetz nicht; hier wäre eine Legaldefinition zu erwägen.⁴³ Auch bei sog Bullitts (Lastenfahrräder) kann diese Ausnahme aufgrund des Nabenabstands greifen. Anzumerken ist, dass Radfahranlagen nach den ErläutRV⁴⁴ auch mit Anhängern benützt werden dürfen, die breiter als 100 cm sind, wenn mit dem Anhänger Personen transportiert werden.

Im Zusammenhang mit § 68 Abs 1 wurde an Kreuzungen außerdem eine **Rechtsabbiegemöglichkeit** auf Radwege auch **bei rotem Ampellicht** vorgeschlagen.⁴⁵

2.3. Motorisierter Verkehr

2.3.1. (Ausgewählte) Pflichten im motorisierten Verkehr

§ 5 Abs 1 enthält eine unwiderlegliche Vermutung einer Beeinträchtigung durch Alkohol ab einem Blutalkoholwert von 0,8 Promille. Die Bestimmung wird durch § 14 Abs 8 FSG ergänzt, wonach ein Kraftfahrzeug ab einem Blutalkoholwert von 0,5 Promille bei sonstiger Strafbarkeit gem § 37a FSG nicht in Betrieb genommen werden darf.

Strenge gesetzliche Vorgaben im Bereich der Inbetriebnahme von Fahrzeugen unter Einfluss von Alkohol oder sonstigen Substanzen sind aus generalpräventiven Erwägungen wohl grundsätzlich geeignet, eine Verlagerung auf den Fußgängerverkehr bzw den ÖV zu bewirken. Diesbezüglich ist daher von der Prämisse auszugehen, dass ein liberaler Ansatz zu einem erhöhten Aufkommen des MIV führt. Vor diesem Hintergrund sind (niedrige) Promillegrenzen im Allgemeinen als *klimafreundlich* anzusehen. Die in der geltenden Rechtslage vorhandenen Grenzen sind aber wohl bereits aus Sicherheitsaspekten notwendig, in ihrer Ausformung wenig revolutionär und auch rechtsvergleichend⁴⁶ unauffällig; dem entspricht eine Einstufung der in Frage stehenden Bestimmung als *klimaneutral*.

§ 5 Abs 1a enthält eine Einschränkung, wonach zivilrechtliche oder strafrechtliche Rechtswirkungen „nur in den Fällen des Abs. 1 oder beim dritten oder häufigeren Verstoß innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten ab dem ersten Verstoß gegen § 14 Abs. 8 FSG“ eintreten. Dies soll gravierende Auswirkungen der 0,5 Promillegrenze in § 14 Abs 8 FSG im Bereich des Zivil-

⁴¹ ErläutRV 449 BlgNR 26. GP 1.

⁴² Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (347).

⁴³ Vgl Prader, Rennradsport - quo vadis? ZVR 2021, 136.

⁴⁴ ErläutRV 713 BlgNR 20. GP 15.

⁴⁵ Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (365).

⁴⁶ In gewissen europäischen Ländern (Ungarn, Slowakei und Tschechien) besteht sogar eine Grenze von 0,0 Promille.

und des gerichtlichen Strafrechts hintanhaltend.⁴⁷ Der Wegfall der Bestimmung würde zwar eine Verschärfung der Rechtslage bedeuten. Dass sich damit eine nennenswerte Reduktion von THG-Emissionen erreichen ließe und dies eine Einstufung des Abs 1a als *klimaschädlich* rechtfertigen könnte, ist jedoch eher zu bezweifeln.

§ 9 regelt das Verhalten bei Bodenmarkierungen. **Abs 2** (Verhalten bei Vorhandensein eines Schutzweges bzw einer Radfahrerüberfahrt) nimmt auf Fußgänger, Radfahrer und Rollschuhfahrer besonders Bedacht. Dass Fahrzeuglenkern Pflichten zu Gunsten von Fußgängern bzw des nicht motorisierten Verkehrs auferlegt werden, ist als *klimafreundlich* zu bewerten.

§ 9 **Abs 4a** ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass einspurigen Fahrzeugen gem § 12 Abs 5 in bestimmten Fällen das Vorbeifahren an stehenden, mehrspurigen Fahrzeugen in Kolonnen erlaubt ist (zur *klimafreundlichen* Eigenschaft dieser Bestimmung siehe sogleich). Durch eigene Haltelinien, welche weiter vorne liegen als die Haltelinien für zweispurigen Fahrzeuge, soll den Lenkern einspurigen Fahrzeuge das Anfahren erleichtert werden.

Bodenmarkierungen iSd **Abs 5** kämen etwa für einspurige Fahrzeuge oder Busse (vgl § 53 Abs 1 Z 25) in Betracht. Die Freihalteverpflichtung (etwa von Spuren für Omnibusse) führt tendenziell zu einer Beschleunigung des ÖV und ist *klimafreundlich*.

Abs 6 sieht eine Ausnahme von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen für Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs und für Radfahrer durch Hinweiszeichen vor. Dies soll im Fall des Kraftfahrlinienverkehrs vor allem gefährliche Spurwechsel von Bussen in Städten verhindern⁴⁸, hat aber keine Klimaschutzrechtliche Dimension. Eigene Hinweiszeichen und Bodenmarkierungen für Radfahrer zielen dagegen auf ein gefahrloses, gesondertes Einordnen ab und setzen einen *klimafreundlichen* Anreiz für den Radfahrverkehr.

Im Rahmen des § 12 ist dessen Abs 5 hervorzuheben, der das Vorfahren mit einspurigen Fahrzeugen an stehenden Kolonnen mehrspuriger Fahrzeuge erlaubt. Dies führt gegebenenfalls zu einer deutlichen Zeitersparnis und ist potenziell geeignet, eine Verkehrsverlagerung auf einspurige Fahrzeuge im städtischen Bereich zu fördern. Unter der Prämisse, dass zweispurige Kfz für eine Wegstrecke in vielen Fällen nur von einer einzigen Person genutzt werden, ist dies *klimafreundlich*, zumal – von den ohnehin emissionslosen Elektrorollern abgesehen – auch mit fossilen Kraftstoffen betriebene einspurige Fahrzeuge (zB Motorroller) im Vergleich zu zweispurigen Kfz mit traditionellem Antrieb geringere CO₂-Emissionen verursachen.⁴⁹

§ 19 regelt den Vorrang und ist grundsätzlich als *klimaneutral* einzustufen. Dies gilt wohl auch für § 19 Abs 6a, wonach Radfahrer beim Verlassen eines Radweges gegenüber dem fließenden Verkehr Nachrang haben. Abs 1 und 8 enthalten *klimafreundliche* Vorrangprivilegierungen von Schienenfahrzeugen. Zu einer erwägenswerten Vorrangregelung zu Gunsten von Fußgängern in Begegnungszonen siehe § 76c.

⁴⁷ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 5 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Rz 7.

⁴⁸ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 9 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Rz 16.

⁴⁹ Beispielsvergleich anhand von Herstellerangaben: **119 g/km** (VW Golf mit Dieselmotor) – **61 g/km** (Vespa Primavera 125ccm).

Gem § 23 Abs 2a ist das Parken von Kfz in Wohnstraßen und Begegnungszonen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt. Dass Wohnstraßen und Begegnungszonen von parkenden Kfz freigehalten werden können, stellt eine *klimafreundliche* Einschränkung des MIV dar. Aus Sicht des Klimaschutzes wäre darüber hinaus an ein **generelles Parkverbot** mit entsprechenden Ausnahmen (zB Ladetätigkeit) zu denken.⁵⁰

§ 24 widmet sich den Halte- und Parkverboten. Als belastende Maßnahme für den MIV sind Halte- und Parkverbote im Allgemeinen *klimafreundlich*, was umso mehr für Verbote zu Gunsten des Fußgänger- bzw Radverkehrs sowie des ÖV gilt. Wie das Beispiel der Wohnstraßen und Begegnungszonen zeigt, könnte in gewissen Bereichen nachgeschärft werden.

Nach Maßgabe des § 24 Abs 3 lit f besteht ein Parkverbot für Lkw, welches dem Umweltschutz, vor allem dem Schutz vor Lärmbelästigungen, dient.⁵¹ Abs 8 gibt der zuständigen Behörde die Möglichkeit, Ausnahmen von diesen Parkmöglichkeiten zu verordnen, wobei wiederum das Umweltkriterium zu berücksichtigen ist. Der Klimaschutz wurde wohl nicht ins Auge gefasst, weshalb der Umweltschutz den Klimaschutz hier nicht mitumfasst.

Die verbesserungsfähige Gesetzeslage iZm **Carsharing-Plätzen** (siehe noch unten 2.4.2.), die dem öffentlichen Verkehr nicht entzogen werden (unzureichender Schutz vor „Falschparkern“), könnte durch die Schaffung eigener hierfür vorgesehener Flächen mit entsprechenden Halte- und Parkverboten entschärft werden.⁵²

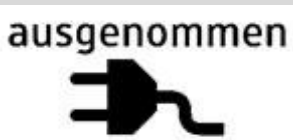
§ 25 stellt die gesetzliche Grundlage für die Erlassung von Kurzparkzonenverordnungen dar. In der gegenwärtigen Fassung kann eine Verordnung erlassen werden, „wenn und insoweit es zu bestimmten Zeiten aus ortsbedingten Gründen (auch im Interesse der Wohnbevölkerung) oder zur Erleichterung der Verkehrslage erforderlich ist“; ein unmittelbarer Konnex zum Klimaschutz fehlt daher. Eine allenfalls mittelbare *klimafreundliche* Auswirkung ergibt sich dadurch, dass Kurzparkzonenverordnungen insbesondere in städtischen Bereichen den MIV mangels vorhandener (längerer) Parkmöglichkeiten potenziell unattraktiv machen und eine Verlagerung auf den ÖV fördern können. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Möglichkeiten von Ausnahmegewilligungen anzusprechen – siehe dazu die Ausführungen zu § 45.

Thematisch passend zu Park- und Halteverboten kann noch auf § 54 Abs 5 lit m hingewiesen werden, womit im Rahmen der Zusatztafeln eine – der RL 2014/94/EU entnommene⁵³ – Definition des Elektrofahrzeuges in die StVO Eingang gefunden hat.

§ 54. Zusatztafeln.

(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten:

m)



⁵⁰ Ein generelles Verbot schlagen *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (341) vor.

⁵¹ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 24 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 18.

⁵² Siehe auch *BMK*, Mobilitätsmasterplan 30.

⁵³ *Frankl-Templ*, Das Elektromobilitätspaket 2017, ZVR 2017, 156 (156).

Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen ‚Halten und Parken verboten‘ zeigt an, dass das Halte- und Parkverbot nicht für ein von außen aufladbares Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nicht-peripheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält (Elektrofahrzeug), während des Ladevorgangs gilt.

Gem § 26a Abs 2 ist den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Diese Norm privilegiert Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs gegenüber sonstigen Fahrzeugenkern und ist insofern *klimafreundlich*. Dasselbe gilt für § 26a Abs 3, wodurch Haltestreifen für Omnibusse schnellstmöglich freigemacht werden müssen.

In der Literatur wird vorgeschlagen, zu Gunsten des öffentlichen Busverkehrs einen eigenen § 26a Abs 5 einzufügen, der die **Schaffung einer Busspur** sowie entsprechende **Vorrangprivilegien** enthält.⁵⁴

Aus § 28 Abs 2 folgt die Verpflichtung des Fahrzeuglenkers, beim Halten auf Gleisen im Fahrzeug zu verbleiben, um dem Schienenfahrzeug gegebenenfalls schnellstmöglich Platz machen zu können. Hiermit sollen „auch ganz kurzfristige Beeinträchtigungen des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen verhindert werden“.⁵⁵ Dies erscheint zwecks Vermeidung von Verzögerungen im Schienenverkehr sinnvoll und ist *klimafreundlich*.

2.3.2. Tempolimits

Die Reduktion der erlaubten Fahrgeschwindigkeiten ist gewissermaßen ein „Dauerbrenner“ in der Diskussion über Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr. Im Sinne der Vollständigkeit ist hier auch auf das Immissionsschutzgesetz-Luft⁵⁶ zu verweisen, dessen § 14 verschiedene Restriktionen, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Immissionsschutzgründen ermöglicht. Wie bereits eingangs erwähnt, bildet das Recht der Luftschadstoffe keinen hier maßgeblichen Untersuchungsgegenstand, weshalb eine genauere Untersuchung dieser Bestimmung ausbleiben kann. Die einschlägige Regelung in der StVO ergibt sich vielmehr durch § 20 (vgl zudem die Ausnahmebestimmung des § 45 Abs 4).

Die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gem § 20 Abs 2 (50 – 100 – 130 km/h) sind aus klimaschutzrechtlichen Erwägungen nicht optimal und lassen sich daher als *klimaschädlich* einstufen. Häufig wird die **Höchstgeschwindigkeitstrias 30 – 80 – 100 km/h** als – mitunter aus Sicht des Klimaschutzes – besonders zielführend erachtet.⁵⁷ So verringert sich die CO₂-Emission eines Pkw bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 100 km/h anstelle von 130 km/h bereits um rund zehn Prozent.⁵⁸ Ungeachtet dieser klimaschutzrechtlichen Effektivität ist

⁵⁴ Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (363).

⁵⁵ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 28 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 3.

⁵⁶ Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Schadstoffe BGBl I 1997/115.

⁵⁷ Siehe etwa VCÖ, Tempo-Reduktion im Verkehr bringt vielfachen Nutzen (2021), worin neben dem klimaschutzrechtlichen Aspekt weitere Argumente vorgebracht werden.

⁵⁸ UBA, Höhere Geschwindigkeit führt zu höherer Umweltbelastung, <https://www.umweltbundesamt.at/umwelt-themen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/tempo> (abgerufen am 01.08.2021).

zu berücksichtigen, dass derartige Vorschläge entsprechender gesellschaftlicher Akzeptanz bedürfen.⁵⁹ Im aktuellen Regierungsprogramm ist die „Ermöglichung von Temporeduktionen in Ortskernen und vor Schulen sowie an Unfallhäufungsstellen (auch auf Landesstraßen)“⁶⁰ aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehen. Darauf basierend ist im Mobilitätsmasterplan von einer „Senkung der Tempolimits auf 30 Kilometer pro Stunde innerorts“⁶¹ zu lesen. Die Umsetzung derartiger Maßnahmen hätte im Rahmen des § 20 rechtlichen Niederschlag zu finden. Speziell in Bezug auf den Klimaschutz findet sich im Regierungsprogramm ebenfalls ein Unterpunkt mit dem Titel „Geschwindigkeitsreduktion“.⁶²

Durch die Verordnungsermächtigung des **§ 20 Abs 2a** kann die Behörde unter anderem zum Schutz der Umwelt eine das gesamte Ortsgebiet betreffende Geschwindigkeitsbeschränkung festlegen. Im Gegensatz zu § 43 ist eine Prüfung jeder einzelnen Straßenstrecke durch den Verordnungsgeber daher nicht erforderlich.⁶³ Im gegebenen Zusammenhang interessiert insbesondere, welche Rolle THG – als „Luftschadstoffe iwS“ – im Rahmen dieser Verordnungsermächtigung spielen bzw ob eine Subsumtion unter den Umweltbegriff erfolgen kann. Nach einer Wortlautinterpretation wird man dies bejahen können, was eine Einstufung des Abs 2a als *klimafreundlich* nahelegt. Nichtsdestoweniger wäre eine Nennung des Klimaschutzes nicht zuletzt aufgrund der sich durch die VfGH-Judikatur ergebenden Feinheiten im Verhältnis Umweltschutz – Klimaschutz zweckmäßig (siehe dazu § 43). Hinsichtlich der Kriterien wird hier derselbe Wortlaut wie in § 43 Abs 2 verwendet; anstelle einer Erforderlichkeit reicht es allerdings aus, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung „geeignet erscheint“.

§ 20 Abs 3 lässt Geschwindigkeitsbegrenzungen unter anderem in Zeiten erhöhter Verkehrsdichte (zB an „verlängerten Wochenenden“⁶⁴) zu. Restriktionen zwecks THG-Reduktion werden vom historischen Gesetzgeber wohl kaum intendiert gewesen sein, weshalb Aspekte des Klimaschutzes als Verordnungszweck auch nicht in Frage kommen werden.

§ 20 Abs 3a stellt (iVm § 20 Abs 3) eine sog *regulatory-sandbox* dar.⁶⁵ Hierdurch können in eingeschränktem Ausmaß Geschwindigkeitsbegrenzungen zwecks wissenschaftlicher Untersuchungen erlassen werden. Neben der in Abs 3 ohnehin bereits vorhanden Einschränkung („unbedingt nötiges Ausmaß“) muss diese „im überwiegenden Interesse des Straßenverkehrs“ gelegen sein. Dabei werden demonstrativ „Untersuchungen über die Lärm- und Schadstoffemissionen“ angeführt, was sprachlich nicht optimal erscheint. Vor allem stellt sich aber wieder die Frage, ob THG darunter subsumiert werden können. Da wissenschaftliche Untersuchungen über CO₂-Emissionen im Straßenverkehr aufgrund der damit einhergehenden aufklärenden Wirkung von großer Bedeutung sind, wäre eine ausdrückliche Nennung von THG-Emissionen vorzuschlagen.

⁵⁹ Siehe *Thaller/Posch/Dugan/Steininger*, How to design policy packages for sustainable transport: Balancing disruptiveness and implementability (2021) in *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 91:102714 7.

⁶⁰ *BKA*, Aus Verantwortung für Österreich 87.

⁶¹ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 32.

⁶² *BKA*, Aus Verantwortung für Österreich 94.

⁶³ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 20 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 27.

⁶⁴ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 20 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 32.

⁶⁵ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility. Experimentierräume im Verkehrs- und Mobilitätsrecht (2019) 28.

Gem § 98a Abs 1 ist die Verwendung abschnittsbezogener Geschwindigkeitsüberwachung (auch) zur „Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe oder zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt“ möglich. Klimaschutzrechtlich betrachtet kann die Erlassung von Section-Control-Verordnungen als Instrument zur Gewährleistung der tatsächlichen Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten – und somit klimaschonender Fahrweisen – angesehen werden. Indem die Bestimmung den Umweltschutz als Verordnungs-kriterium nennt, kann der Bestimmung ein zumindest mittelbar *klimafreundlicher* Charakter nicht abgesprochen werden.

Eine Subsumtion (speziell) des Klimaschutzes unter den Umweltbegriff ist dem Wortlaut nach wohl nicht schlichtweg ausgeschlossen. Jedoch erfordert § 98a Abs 1 aufgrund der hohen Eingriffsintensität dieser Art der Verkehrsüberwachung⁶⁶ eine „dringende Erforderlichkeit“; diesbezüglich ist fraglich, wann eine solche im Hinblick auf CO₂-Konzentrationen vorliegt. Die Möglichkeit einer Verordnungserlassung aus (ausschließlichen) Klimaschutzgesichtspunkten lässt sich innerhalb der geltenden Fassung des § 98a Abs 1 vor diesem Hintergrund nur schwer argumentieren.

Im Rahmen des § 98b Abs 1 ist der Umweltschutz als Kriterium für punktuelle Geschwindigkeitsmessungen genannt. Hier kann auf das zu § 98a Gesagte verwiesen werden – freilich mit der Maßgabe, dass punktuelle Geschwindigkeitsmessungen lediglich eine „gewöhnliche“ Erforderlichkeit voraussetzen.

2.3.3. Lkw-Fahrverbote

Die StVO kennt Lkw-Fahrverbote in Form des § 42. Dabei ist zwischen dem **Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot** (Abs 1 und 2) und dem **Nachtfahrverbot** (Abs 6) zu unterscheiden.

Vorweg ist festzuhalten, dass diesen bundesweit angeordneten Verboten ein **unmittelbarer Konnex zum Klimaschutz fehlt**. Zweck der Restriktionen ist nicht eine Reduktion von THG, sondern vielmehr die Vermeidung von Verkehrsstockungen (Abs 1 und 2) sowie der Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Abs 6). Nichtsdestoweniger kann den Fahrverboten – insbesondere unter Heranziehung des Vergleichsmaßstabs eines fiktiven Wegfalls derselben – eine mittelbare *klimafreundliche* Eigenschaft nicht abgesprochen werden. Diese ergibt sich aber eben nicht durch ihren Regelungszweck, sondern durch ihre faktische Auswirkung, dh durch die mit den Fahrverboten einhergehenden Reduktionen (auch) von THG-Emissionen.

In den § 42 Abs 2a, 3, 3a und 6 finden sich **Ausnahmekataloge**, die unterschiedliche Zwecksetzungen verfolgen und zT wohl auch grundrechtlichen Aspekten geschuldet sind. Aus Sicht des Klimaschutzes könnten die Ausnahmebestimmungen allenfalls auf die Möglichkeit einer Verschlankung untersucht werden. Im Sinne der Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. Wasserstraße als *klimafreundlich* hervorzuheben ist die Ausnahme in **Abs 2a** zu Gunsten des **Kombinierten Verkehrs**. Eine Einschränkung ergibt sich insofern, als die Be- oder Entladebahnhöfe bzw. Be- und Entladehäfen ausdrücklich in einer Verordnung iSd Abs 2b ange-

⁶⁶ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 98a (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 2.

führt sein müssen. Auf dieser gesetzlichen Grundlage wurde die „Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot“⁶⁷ erlassen.

§ 42 Abs 5 ermöglicht Ausnahmen vom Verbot gem Abs 1 auf bestimmten Straßen bzw eine Abänderung der in Abs 1 genannten Zeiten aus Gründen der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“, wobei vor allem zu Zeiten starken Reiseverkehrs Verkehrsstockungen verhindert werden sollen. Eine nennenswerte klimaschutzrechtliche Relevanz ist mit diesem Absatz nicht verbunden.

Durch höchstgerichtliche Judikatur „prominent“ wurde die Ausnahme des Nachtfahrverbots für „lärmarme Kraftfahrzeuge“ gem § 42 Abs 6 lit c: Der VfGH erblickte in der Einbeziehung auch lärmarmen Kfz in das Nachtfahrverbot eine Verletzung des Gleichheitssatzes, genau genommen des daraus abgeleiteten Vertrauensschutzes.⁶⁸ Die aus der Ausnahmebestimmung resultierende rechtliche Differenzierung anhand der Lärmemission ist nach Ansicht des Höchstgerichts sachlich gerechtfertigt.⁶⁹ Im Zusammenhang mit der besagten Ausnahmebestimmung ist nunmehr festzuhalten, dass das Gros der sich in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge bereits als „lärmarm“ zu qualifizieren ist; das Nachtfahrverbot droht damit leerzulaufen.

Die Ausnahme des Nachtfahrverbots zu Gunsten des Kombinierten Verkehrs gem Abs 7 kann klimaschutzrechtlich naturgemäß nicht beanstandet werden.⁷⁰

Die Geschwindigkeitsbeschränkung in § 42 Abs 8 dient dem Lärmschutz und kann sich lediglich mittelbar *klimafreundlich* auswirken. Durch Verordnung können diese Geschwindigkeiten erhöht werden, sofern damit keine Lärmbeeinträchtigungen für die Bevölkerung verbunden sind. An dieser Stelle wäre an ein einschränkendes umwelt- oder bestenfalls klimarelevantes Tatbestandsmerkmal zu denken.

2.3.3.1. Im Besonderen: Sektorale Fahrverbote

Zwecks Verlagerung des Transports „bahnaffiner“ Güter auf die Schiene stellt es eine zu untersuchende Maßnahme dar, den Lkw-Transport bestimmter Güter auf gewissen Strecken überhaupt zu verbieten („sektorales Fahrverbot“).

Es ist kaum daran zu zweifeln, dass sich ein sektorales Fahrverbot (auch) aus Klimaschutzgründen hoher Effektivität erfreuen würde. Jedoch ist hier gesetzgeberische Vorsicht gefordert, da die Gefahr besteht, mit den Grundfreiheiten als Bestandteil des primären Unionsrechts in Konflikt zu geraten. Immerhin waren sektorale Fahrverbote in Tirol bereits Gegenstand von Verfahren vor dem EuGH. Nachdem der Gerichtshof zwei Mal Verstöße gegen die Grundfreiheiten

⁶⁷ BGBl 1994/855.

⁶⁸ VfSlg 12.485/1990. Die verfassungsrechtliche Problematik bestand vor allem darin, dass Betroffene zuvor zu Investitionen in „lärmarme“ Lkw geradezu motiviert worden waren.

⁶⁹ VfSlg 12.485/1990; 13.351/1993.

⁷⁰ Auf dieser Grundlage erging die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs, BGBl 1994/1027.

festgestellt hat (siehe sogleich), ist nunmehr nach der „Sektorales Fahrverbot-Verordnung“⁷¹ auf einem Abschnitt der A 12 Inntalautobahn in Tirol das „*Sektorale Fahrverbot III*“ in Kraft. Die Verordnung basiert auf dem IG-L und hat als Ziel, Immissionsbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO₂) – einen „Luftschadstoff ieS“ – zu verringern (§ 1). Das Fahrverbot wurde mit der Novelle LGBl 2019/81 deutlich verschärft, wodurch sich dieses abermals mit dem Vorwurf der Unionsrechtswidrigkeit konfrontiert sieht.⁷²

2.3.3.1.1. Unionsrechtlicher Hintergrund

Im primären Unionsrecht ergibt sich folgender Ausgangspunkt: Gem Art 34 AEUV sind mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung, gem Art 35 AEUV mengenmäßige Ausfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung – jeweils zwischen den Mitgliedstaaten – verboten. Da der Verkehr als bedeutende Ausübungsform des hierdurch gewährleisteten freien Warenverkehrs angesehen werden kann, ergibt sich durch die Schaffung von sektoralen Fahrverboten aus Umwelt- oder Klimaschutzgründen – welche eben gerade am Transport bestimmter Waren anknüpfen – bereits auf den ersten Blick ein gewisser Zielkonflikt.

Ausgehen ist von den Entscheidungen des EuGH zu sektoralen Fahrverboten in Tirol aus den Jahren 2005 (*Sektorales Fahrverbot I*)⁷³ und 2011 (*Sektorales Fahrverbot II*)⁷⁴, in welchen je Verstöße gegen die Warenverkehrsfreiheit festgestellt wurden.⁷⁵ Nicht zuletzt aufgrund der genaueren Ausführungen auf Rechtfertigungsebene⁷⁶ sei hier die Entscheidung zum zweiten Fahrverbot, welches infolge des ersten Urteils in einen eigens ausgearbeiteten „Luftqualitätsplan“ eingebettet wurde,⁷⁷ näher beleuchtet:

Gegenstand des Verfahrens war eine Verordnung des LH von Tirol vom 17.12.2007, die ein Beförderungsverbot bestimmter Güter auf der A 12 Inntalautobahn vorsah. Angestrebt wurde eine Emissionsreduktion und eine Verbesserung der Luftqualität durch die Verlagerung der Beförderung dieser Güter auf den Schienenverkehr. Diese Verordnung stellte nach Ansicht des EuGH eine Beschränkung des freien Warenverkehrs dar, zumal eine solche nicht – wie von Österreich vorgebracht – durch das Vorhandensein von Ausweichstrecken bzw den möglichen Transport mittels anderer Verkehrsträger ausgeschlossen werden konnte. Das Verbot auf dem entsprechenden Straßenabschnitt – einem der wichtigsten Verbindungswege zwischen Deutschland und Italien – zwinge die betroffenen Unternehmen nämlich, „nach wirtschaftlich

⁷¹ Verordnung des Landeshauptmannes vom 18. Mai 2016, mit der auf einem Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird (Sektorales Fahrverbot-Verordnung), LGBl 2016/44.

⁷² Siehe das Rechtsgutachten im Auftrag der Handelskammer Bozen von *Hilpold*, Die Kompatibilität des „Sektoralen Fahrverbots“ in Tirol mit dem europäischen Recht (2021).

⁷³ EuGH C-320/03, *Sektorales Fahrverbot I*, ECLI:EU:C:2005:684.

⁷⁴ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, ECLI:EU:C:2011:854.

⁷⁵ Siehe im Detail *Obwexer*, Unionsrechtliche Rahmenbedingungen für mitgliedstaatliche Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene am Beispiel des sektoralen Fahrverbots in *Gamper/Ranacher*, Rechtsfragen des grenzüberschreitenden Verkehrs, 80.

⁷⁶ Die Rechtfertigungsprüfung wurde in EuGH C-320/03, *Sektorales Fahrverbot I*, Rz 84 ff angesichts unzureichender Untersuchungen seitens Österreichs schnell abgehandelt.

⁷⁷ *Ehlotzky*, Sektorales Fahrverbot Revisited, RdU-U&T 2012, 2 (2f).

vertretbaren Ersatzlösungen für den Transport der in der streitigen Verordnung bezeichneten Güter zu suchen“⁷⁸.

Knackpunkt des Urteils ist sodann die in weiterer Folge vorgenommene **Rechtfertigungsprüfung**. Der Gesundheits- und Umweltschutz (der EuGH behandelte diese Gründe unter einem) stellen grundsätzlich taugliche *Rechtfertigungsgründe* dar, wobei nach der bestehenden Rechtsprechung (vor allem „*Cassis de Dijon*“) ein „angemessenes Verhältnis zum angestrebten Ziel“ gewahrt werden muss.⁷⁹ Auch konstatierte der EuGH die *Geeignetheit* sektoraler Fahrverbote zur Verwirklichung des Umweltschutzziels, weil diese zu einer Reduktion der Schadstoffe führen und die Luftqualität verbessern. Dass sich die Verordnung lediglich auf „bahnaffine“ Güter bezogen hat, stand der Geeignetheit der Maßnahme nicht entgegen.⁸⁰ Das Fahrverbot scheiterte schließlich am Prüfungsschritt der *Erforderlichkeit*: Nach Ansicht des Gerichtshofs ist bei „einer so radikalen Maßnahme wie der eines völligen Fahrverbots auf einem Autobahnabschnitt, der eine überaus wichtige Verbindung zwischen bestimmten Mitgliedstaaten darstellt, sorgfältig zu prüfen, ob nicht auf Maßnahmen zurückgegriffen werden könnte, die den freien Verkehr weniger beschränken“⁸¹. Derartige Alternativmaßnahmen können nur dann ausgeschlossen werden, wenn ihre Ungeeignetheit eindeutig feststeht. Diesbezüglich stellte der EuGH fest, dass Österreich die Alternativmaßnahmen „Ausweitung des Fahrverbots für Lastkraftwagen bestimmter Euro-Klassen auf solche anderer Klassen“ sowie „Ersetzung der variablen Geschwindigkeitsbegrenzung durch eine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h“ als weniger beschränkende Maßnahmen hätte berücksichtigen müssen⁸² und daher gegen die Bestimmungen der Art 28 EG bzw Art 29 EG (nunmehr Art 34 bzw Art 35 AEUV) verstoßen hat.

Es gilt nun, das besprochene Urteil vom Gesichtspunkt der Luftreinhaltung auf den **Klimaschutz** umzumünzen. Im Hinblick auf das Vorliegen einer Beeinträchtigung des freien Warenverkehrs ist zunächst gleichbedeutend, ob ein Fahrverbot in Aspekten der Luftreinhaltung oder der Reduktion von CO₂ begründet liegt. Da wie dort sind betroffene Unternehmer zu einer Nutzung von Ausweichstrecken oder anderer Verkehrsträger verhalten. Eine Gegenüberstellung ist daher vor allem auf Rechtfertigungsebene sinnvoll:

Im Hinblick auf die *Rechtfertigungsgründe* gilt, dass der Umweltschutz Eingriffe in die Grundfreiheiten rechtfertigen kann.⁸³ Ein Konnex zwischen der Reduktion von THG-Emissionen und dem Umweltschutz wurde vom EuGH schon vor längerer Zeit hergestellt.⁸⁴ Zu berücksichtigen ist freilich, dass der Klimaschutz im Gegensatz zum Luftreinhalterecht keine vergleichbare Harmonisierung erfahren hat, ein Fahrverbot daher nicht zwecks Einhaltung sekundärrechtlicher Verpflichtungen erfolgen würde. Die Erlassung eines sektoralen Fahrverbots aus Klimaschutzgründen würde demnach eine Maßnahmensetzung innerhalb der nicht-harmonisierten

⁷⁸ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 116.

⁷⁹ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 119.

⁸⁰ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 126 ff.

⁸¹ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 140.

⁸² EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 143 und 148.

⁸³ Piska in Jaeger/Stöger (Hrsg), EUV/AEUV Art 36 AEUV (Stand 1.7.2019, rdb.at) Rz 45 ff.

⁸⁴ In EuGH 13.03.2001, C-379/98, *PreussenElektra AG*, ECLI:EU:C:2001:160 Rz 73 f hält der EuGH fest, dass „die Nutzung erneuerbarer Energiequellen zur Stromerzeugung [...] dem Umweltschutz dient, da sie zur Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen beiträgt, die zu den Hauptursachen der Klimaänderungen zählen“ und verweist in weiterer Folge auf das Kyoto-Protokoll.

gemeinsamen Verkehrspolitik (Art 90 ff AEUV) bzw der Umweltpolitik (Art 191 ff AEUV) darstellen.⁸⁵ In Art 191 Abs 1 AEUV ist die „Bekämpfung des Klimawandels“ ausdrücklich als innerhalb der Umweltpolitik zu verfolgendes Ziel genannt.

Was die *Geeignetheit* von sektoralen Fahrverboten zur Erreichung von Klimaschutzzielen betrifft, so führt eine Verkehrsreduktion nicht nur zu weniger Emissionen an Luftschadstoffen ieS, sondern wirkt natürlich auch CO₂-senkend. An dieser Stelle wird zutreffend darauf hingewiesen, dass THG keiner lokalen Messung zugänglich sind und sich vor diesem Hintergrund die Festlegung des **örtlichen Anwendungsbereichs** von Fahrverboten schwierig gestaltet.⁸⁶ Dieser Umstand ist freilich der Diskussion jeglicher Klimaschutzmaßnahmen inhärent, sodass mangels vorhandener Messwerte immer die Frage gestellt werden muss, wo THG-reduzierende Maßnahmen „am besten“ gesetzt werden sollen. Dem idZ vielfach vorgebrachten Argument, ein lokal begrenztes Fahrverbot aus Klimaschutzgründen wäre, bezogen auf die globalen Emissionen, bloß ein „Tropfen auf den heißen Stein“, können unlängst getroffene Feststellungen des dBVerfG entgegengehalten werden. Unter vielen Ausführungen soll folgende Passage im Wortlaut wiedergegeben werden:

„Als Klimaschutzgebot hat Art. 20a GG eine internationale Dimension. Der nationalen Klimaschutzverpflichtung steht nicht entgegen, dass der globale Charakter von Klima und Erderwärmung eine Lösung der Probleme des Klimawandels durch einen Staat allein ausschließt. Das Klimaschutzgebot verlangt vom Staat international ausgerichtetes Handeln zum globalen Schutz des Klimas und verpflichtet, im Rahmen internationaler Abstimmung auf Klimaschutz hinzuwirken. Der Staat kann sich seiner Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Treibhausgasemissionen in anderen Staaten entziehen.“⁸⁷

Obzwar dem österreichischen Verfassungsrecht eine dem Art 20a dGG entsprechende Anordnung nicht unmittelbar zu entnehmen ist, kann die Kernaussage dieses Ausschnitts jedenfalls argumentativ auch hier Berücksichtigung finden.⁸⁸ Um dabei auf die Frage der sektoralen Fahrverbote zurückzukommen, so stellen diese vor diesem Hintergrund – grundsätzlich und pauschal – eine geeignete Maßnahme zur Klimaschutzzielerreichung dar.

Etwas schwieriger gestaltet sich die Rechtfertigungsebene der *Erforderlichkeit*, wobei mit der oben diskutierten Entscheidung die Latte für die Anforderungen an eine Rechtfertigung sektoraler Fahrverbote durchaus hochgelegt wurde. Dabei kann für sektorale Fahrverbote zur Schadstoffreduktion zunächst nichts anderes gelten als für solche aus Klimaschutzgründen. In beiden Fällen ist ein hoher argumentativer Aufwand notwendig, um die mangelnde Effektivität prioritär heranzuziehender gelinderer Mittel darzulegen. Da wie dort sind gelindere Maßnahmen denkbar, die nicht von vornherein als ungeeignet abgetan werden können. Angesichts der bereits jetzt verheerenden Klimaauswirkungen kann freilich zur Diskussion gestellt werden, ob dem Klimaschutz auch mit gelinderen Maßnahmen Genüge getan werden kann. Eine Rechtsunsicherheit schwingt hier unvermeidbar mit, hat der EuGH doch zur Erforderlichkeit von Fahrverboten als Klimaschutzmaßnahmen (noch) nicht Stellung genommen.

⁸⁵ *Geringer*, *Mobilität und Klimaschutz* 82 f.

⁸⁶ *Geringer*, *Mobilität und Klimaschutz* 84.

⁸⁷ BVerfG 24. 3. 2021, 1 BvR 2656/18 ua.

⁸⁸ *Kerschner/Wagner/Schulev-Steindl/Bergthaler*, *Zu den gewaltigen Pflöcken eines neuen Klimaschutzrechts*, RdU 2021, 145 weisen auf „manche (viele?) Parallelen zur österr Rechtsordnung“ hin.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass insbesondere die strengen Anforderungen an die Erforderlichkeit einem weitreichenden Einsatz des sektoralen Fahrverbots zwecks THG-Reduktion Grenzen setzen können. Was die aktuelle (das Luftreinhalterecht betreffende) Situation in Tirol anbelangt, so wurden zwar die vom EuGH in der Entscheidung *Sektorales Fahrverbot II* propagierten gelinderen Maßnahmen vor Erlassung des gegenwärtigen Fahrverbots in die Wege geleitet.⁸⁹ Wie bereits erwähnt, wird teilweise dennoch vorgebracht, dass das aktuelle *Sektorale Fahrverbot III* nicht mit dem Unionsrecht in Einklang stehe.⁹⁰

Weder soll diese Rechtsansicht hier kommentiert, noch das sektorale Fahrverbot als Maßnahme als per se untauglich angeprangert werden. Fest steht, dass dieses durch den EuGH in gewisser Weise zu einem *ultima ratio*-Instrument modelliert wurde.⁹¹ Speziell im Hinblick auf den Klimaschutz kann bis dato nicht auf eine höchstgerichtliche Ansicht rekurriert werden. Es ist dies ein Aspekt, den es im Rahmen der konkreten Ausgestaltung dieser Maßnahme zu berücksichtigen gilt, ein unionsrechtskonformes sektorales Fahrverbot aber nicht schlichtweg ausgeschlossen erscheinen lässt.

2.3.3.2. Verkehrsbeschränkungen bzw -verbote

Im Hinblick auf die Verhängung von Verkehrsbeschränkungen bzw -verboten, insbesondere auch sog „Null-Emissions-Zonen“, kann *de lege lata* § 43 als zu untersuchender gesetzlicher Anknüpfungspunkt genannt werden. Im Folgenden soll nach der Einstufung einiger Absätze dieser Bestimmung insbesondere auf die Möglichkeit von Verkehrsbeschränkungen und -verboten aus Klimaschutzgründen nach Maßgabe des § 43 Abs 2 sowie allfällige damit in Verbindung stehende Fragen eingegangen werden. Die §§ 44a bis 44d werden im Anschluss iSd Vollständigkeit kurz angeführt.

Die Verordnungsermächtigung des § 43 Abs 1 lit a im Fall eines eingetretenen oder zu erwartenden Elementarereignisses betrifft in erster Linie Gefährdungen durch Lawinen⁹² und ist klimaschutzrechtlich nicht von besonderer Bedeutung. § 43 Abs 1 lit b Z 1 sieht zwar ordnungsrechtliche Maßnahmen vor, die sich positiv auf das Klima auswirken können; aufgrund der in dieser Bestimmung verwendeten Kriterien hat jedoch eine Einstufung als *klimaneutral* zu erfolgen. Eine klimaschutzrechtliche Nachschärfung bietet sich eher im Rahmen des § 43 Abs 2 an, wird dort doch bereits in der aktuellen Ausgestaltung der Umweltschutz genannt. § 43 Abs 1 lit b Z 2 kann allenfalls als gesetzliche Grundlage zur Schaffung von Busspuren herangezogen werden und beinhaltet, da diese zu Beschleunigungen des ÖV führen, *klimafreundliches Potential*.⁹³

⁸⁹ Ein **dauerndes Tempolimit** für bestimmte Abschnitte erfolgte durch die IGL-Geschwindigkeitsbegrenzungsverordnung, LGBl 2014/145. Für die Verschärfung im Hinblick auf die **EURO-Klassen-Fahrverbote** wurde mit einem Umweltprogramm iSd § 9a IG-L eine Basis geschaffen; siehe *UBA* (Hrsg), NO₂-Programm nach § 9a IG-L für das Bundesland Tirol. Überarbeitung 2016 (2016).

⁹⁰ *Hilpold*, Die Kompatibilität des „Sektoralen Fahrverbots“ in Tirol mit dem europäischen Recht 10ff.

⁹¹ *Ranacher*, Das Urteil des EuGH in der Rs C-28/09, *Kommission/Österreich (Sektorales Fahrverbot II)* aus österreichischer Sicht in *Gamper/Ranacher*, Rechtsfragen des grenzüberschreitenden Verkehrs, 100 (110).

⁹² *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 43 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 2.

⁹³ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (344 f).

Durch § 43 Abs 2a können Ausnahmegewilligungen für zeitlich uneingeschränktes Parken durch die Wohnbevölkerung (Z 1) bzw für auf das zeitlich notwendige Ausmaß eingeschränktes Parken durch sonstige Personengruppen (Z 2) in Kurzparkzonen erteilt werden. Siehe dazu die Anmerkungen zu § 45 Abs 4 und 4a.

§ 43 Abs 3 widmet sich der Erklärung von Straßen zu Autobahnen, Autostraßen und Vorrangstraßen bzw der Pannestreifenfreigabe (siehe zu letzterer auch § 44d). Aus der verwendeten Formulierung („Zum Zwecke der Erleichterung oder Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs“) ist ein verkehrsfördernder Ansatz in Bezug auf den MIV abzuleiten, wohingegen umwelt- respektive klimaschutzrechtliche Gesichtspunkte außer Acht gelassen werden. Dies wird eine Einstufung des Abs 3 als *klimaschädlich* rechtfertigen.

Auch die durch § 43 Abs 4 gegebene Möglichkeit, die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten zu erhöhen, „wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient“, ist *klimaschädlich*. So steht einer Geschwindigkeitserhöhung lediglich die mangelnde Verkehrssicherheit entgegen; auch eine Begrenzung hinsichtlich der Höhe der Geschwindigkeit existiert nicht. Die Aufnahme weiterer einschränkender Merkmale in den gesetzlichen Tatbestand (Bedachtnahme auf die Umwelt, auf Schadstoffe oder auf THG-Emissionen) wäre an dieser Stelle bedeutsam.

2.3.3.3. § 43 Abs 2 lit a als Grundlage für „Null-Emissions-Zonen“?

§ 43 Abs 2 lit a steht in der vorliegenden Untersuchung unter anderem im Zentrum des Interesses, sieht dieser doch „zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen“ die Erlassung dauernder oder zeitweiser Verkehrsbeschränkungen bzw -verbote vor.⁹⁴

2.3.3.3.1. Klimaschutz als (un)taugliches Verordnungs-kriterium

Dass Fahrverbote aus *Umweltschutz*gründen auf Grundlage des § 43 Abs 2 lit a grundsätzlich in Betracht kommen können, geht bereits aus dem ausdrücklichen Wortlaut der Bestimmung hervor. Allerdings stellt sich die Frage, ob und inwieweit § 43 Abs 2 lit a auch *klimaschutz*-rechtlichen Anliegen Rechnung tragen kann. Dazu ist immerhin zu sagen, dass der offene Wortlaut einer Verhängung eines Verkehrsverbots (einer Verkehrsbeschränkung) auch zwecks THG-Reduktion nicht *a priori* entgegensteht: Der Schutz des Klimas kann als **vom Umweltbegriff mitumfasst** angesehen werden, was eine Subsumtion prinzipiell ermöglicht.⁹⁵

Aufzuzeigen sind jedoch die vom VfGH bestimmten Anwendungsvoraussetzungen der in Frage stehenden Norm, welche den Unterschied zwischen dem Überbegriff *Umweltschutz* und dem Klimaschutz zu Tage bringen. Eine Verkehrsbeschränkung ist nach Ansicht des Höchstgerichts nämlich nur dann zulässig, wenn damit auf eine „spezifische Gefahr“ reagiert werden soll.⁹⁶ Dass sich eine solche durch THG-Konzentrationen verwirklicht, könnte in Abrede gestellt werden, weil diese vor allem langfristige Folgeentwicklungen – und nicht unmittelbare

⁹⁴ Darauf basiert die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 2. November 1989 über Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Autobahnen zur Nachtzeit, BGBl 1989/527.

⁹⁵ So auch *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (171) und *Geringer*, *Mobilität und Klimaschutz* 98.

⁹⁶ VfSlg 13.449/1993; 20.200/2017.

lokale Gefährdungen – mit sich bringen.⁹⁷ Bei einer allfälligen Heranziehung des § 43 Abs 2 aus Klimaschutzgründen müsste diese Komponente mitbedacht werden.

Zudem muss Verkehrsbeschränkungen oder -verbote gem § 43 Abs 2 zwingend eine umfassende **Interessenabwägung** vorausgeschaltet sein: Die Behörde hat ein Anhörungs- und Ermittlungsverfahren durchzuführen und auf dieser Basis die widerstreitenden Interessen (Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt einerseits, ungehinderte Straßennutzung andererseits) gegeneinander abzuwägen.⁹⁸ Auffallend ist, dass der Tatbestand des § 43 Abs 2 *expressis verbis* auf eine „**Erforderlichkeit**“ abstellt. Dieses jeder grundrechtlichen Prüfung immanente Merkmal wird sohin auf einfachgesetzlicher Ebene zusätzlich ausdrücklich angeführt. Verstanden als Verpflichtung zur Heranziehung des gelindesten, noch zum Ziel führenden Mittels, schränkt die Erforderlichkeit den Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers ein. Es hat ein Vergleich der für die Verordnungserlassung relevanten Umstände mit jenen Umständen zu erfolgen, „die für eine nicht unbedeutende Anzahl anderer Straßen zutreffen“.⁹⁹ Ergibt sich daraus, dass es infolge der Verkehrsbeschränkung lediglich zu einer Verlagerung der Belastung kommt, wäre eine erlassene Verordnung gesetzwidrig.¹⁰⁰

Diese Ausführungen lassen erkennen, dass § 43 Abs 2 mit Blick auf das Erreichen der Klimaschutzziele (noch) nicht optimiert ist. Soll der Klimaschutz ein taugliches und praktikables Kriterium für Verkehrsbeschränkungen bzw -verbote darstellen, ist ein Tätigwerden des Gesetzgebers dahingehend von Nöten, dass dieser ein **klimaschutzrelevantes Kriterium in den gesetzlichen Tatbestand aufnimmt**.¹⁰¹

Dabei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass sich jede gesetzliche Modifikation stets in den verfassungs- und unionsrechtlichen Rahmen einfügen muss. Im Folgenden sollen einige Implikationen angesprochen werden.

2.3.3.3.2. Verfassungsrechtliche Erwägungen

Verkehrsbeschränkungen und -verbote stellen eingriffsintensive ordnungsrechtliche Maßnahmen dar. Dennoch ist es verfehlt, ebensolchen Umwelt- oder Klimaschutzmaßnahmen von vornherein eine Verfassungswidrigkeit zu unterstellen.¹⁰² Eingriffe in verfassungsrechtlich gewährleistete Rechte sind im Einzelfall anhand der konkreten Ausgestaltung zu prüfen, wobei – hier pauschalierend und überblicksartig – folgende Überlegungen eine Rolle spielen können:

Verunmöglicht eine hoheitliche Maßnahme Eigentümern die übliche Nutzung ihres Kfz, steht ein Eingriff in das Grundrecht auf Unverletzlichkeit des **Eigentums** gem Art 5 StGG bzw Art 1 1. ZPMRK im Raum, der rechtfertigungsbedürftig ist. Im Rahmen des Grundrechts auf

⁹⁷ Geringer, *Mobilität und Klimaschutz* 114 spricht von einem „*fehlende[n] lokale[n] Konnex zwischen dem örtlichen Anwendungsbereich und dem künftigen Eintritt von Folgewirkungen aufgrund des Klimawandels.*“

⁹⁸ Pürstl, *StVO-ON*^{15.00} § 43 Anm 19.

⁹⁹ Pürstl, *StVO-ON*^{15.00} § 43 Anm 19.

¹⁰⁰ Pürstl, *StVO-ON*^{15.00} § 43 Anm 19.

¹⁰¹ Geretschläger/Kerschner in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (363) erwägen den Passus „*oder der Attraktivierung und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs*“. Hiermit wäre der Klimaschutz freilich noch nicht explizit als Verordnungs-kriterium genannt, was – wie die obigen Ausführungen zeigen – von maßgebender Bedeutung ist.

¹⁰² Weber, *Staatsziele – Grundrechte – Umwelt- und Klimaschutz*. Spielräume des Gesetzgebers, *juridikum* 2019, 514 (519) verweist darauf, dass dem österreichischen Verfassungsrecht kein „Recht auf Auto“ zu entnehmen ist.

Erwerbsfreiheit gem Art 6 StGG wird es sich bei den hier in Frage stehenden Maßnahmen vielfach um – keinen Eingriff darstellende – „faktische Reflexwirkungen“ handeln (fehlende „Intentionalität“). Verbote mit direkten Auswirkungen auf den Handel machen jedoch auch von diesem Standpunkt aus eine Rechtfertigung notwendig.¹⁰³

Stehen Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Klimaschutzes, dh zwecks Reduktion von CO₂, zur Diskussion, so dürfen Fahrzeuge, die keine THG emittieren, von den Restriktionen nicht betroffen sein. Es kommt daher zwangsläufig zu rechtlichen Differenzierungen, die einer Beurteilung anhand des verfassungsrechtlichen **Gleichheitssatzes** gem Art 7 B-VG, Art 2 StGG standhalten müssen. Angesichts der evidenten „Unterschiede im Tatsächlichen“¹⁰⁴ erscheint eine gleichheitskonforme Ausgestaltung aber durchaus denkbar. Zudem ergibt sich aus dem allgemeinen Sachlichkeitsgebot die allfällige Notwendigkeit von Ausnahmetatbeständen. Diese wiederum dürfen die gesetzten Maßnahmen nicht ihrer Effektivität berauben und damit das Regelungsziel vereiteln.

Mit dem bereits im Rahmen von § 42 kurz angesprochenen **Vertrauensschutz** enthält Art 7 B-VG eine weitere Schlagrichtung. Wenngleich das bloße Vertrauen auf ein unverändertes Fortbestehen der Rechtslage verfassungsrechtlich nicht abgesichert ist, ergibt sich in besonderen Fällen die Notwendigkeit von Einschleifregelungen oder Übergangsfristen.¹⁰⁵ So wäre eine abrupte Anordnung eines Fahrverbots ohne entsprechender Vorlaufzeit aus diesem Gesichtspunkt problematisch.

Dass Mittel gefunden werden müssen, um eine hinreichende Determinierung einschlägiger Verordnungen iSd Art 18 Abs 2 B-VG sicherzustellen und damit dem **Legalitätsprinzip** Genüge zu tun, muss ebenfalls erwähnt werden. Denkbar wäre eine Determination in örtlicher, sachlicher oder zeitlicher Hinsicht.¹⁰⁶

Eingriffe in verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte sind nicht per se unzulässig, sondern nur dann, wenn sie eine vorerst durchzuführende **Rechtfertigungsprüfung** nicht überstehen. Hierfür braucht es zunächst ein *öffentliches Interesse*, welches jedenfalls durch den Umweltschutz gegeben ist.¹⁰⁷ Dass der Klimaschutz für sich als ein solches öffentliches Interesse herangezogen werden kann, lässt sich durchaus argumentieren;¹⁰⁸ eine Klarstellung von gesetzgeberischer Seite an geeigneten Gesetzesstellen wäre dennoch von großer Wichtigkeit. Zu betonen ist auch der in diesem Bereich bestehende große Gestaltungsspielraum des einfachen Gesetzgebers. Der VfGH tritt diesem grundsätzlich nur entgegen, wenn Ziele „keinesfalls als im öffentlichen Interesse liegend anzusehen sind“¹⁰⁹.

Was den nächsten Schritt – die *Geeignetheit* der Maßnahme zur Zielerreichung – betrifft, wird im Hinblick auf Luftschadstoffe vorgebracht, dass Kfz nur für einen Teil der Schadstoffemis-

¹⁰³ Piska/Cepic, Umweltzonen als Grundrechtseingriff, RdU-U&T 2019, 81 (82).

¹⁰⁴ Siehe zB VfSlg 5909/1969.

¹⁰⁵ Zum Ganzen siehe Hiesel, Verkehrsrecht und Vertrauensschutz, ZVR 2017, 397.

¹⁰⁶ Geringer, Mobilität und Klimaschutz 103 f.

¹⁰⁷ Gem § 1 Abs 1 des „BVG Nachhaltigkeit“ bekennt sich die Republik Österreich zum „umfassenden Umweltschutz“.

¹⁰⁸ Vgl idZ etwa Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl, RdU 2017, 252.

¹⁰⁹ VfSlg 12.094/1989.

sionen verantwortlich sind und daneben auch andere Verursachergruppen bestehen. Die Geeignetheit einer Umweltzone könne daher nicht generell bejaht werden.¹¹⁰ Umgemünzt auf den Klimaschutz ist der Straßenverkehr mit einem (nationalen) THG-Emissionsanteil von rund 30 Prozent¹¹¹ jedenfalls stark beitragender Verursacher des Klimawandels. Darüber hinaus kann an dieser Stelle *mutatis mutandis* auf die im Rahmen der sektoralen Fahrverbote erwähnten Ausführungen des dBVerfG verwiesen werden: Der Umstand, dass in anderen Bereichen ebenso THG emittiert werden und der Klimaschutz somit ein gesamtheitliches Vorgehen erfordert, kann nicht bedeuten, dass spezifische Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs nicht Platz greifen können. Anderenfalls würde man die Argumentation über die Geeignetheit von Klimaschutzmaßnahmen *ad absurdum* führen, zumal immer auf andere Ursachen des Klimawandels verwiesen werden könnte. Sohin sind Fahrverbote- bzw Fahrbeschränkungen geeignet, zur Erreichung von Klimaschutzzielen beizutragen. In der Diktion des VfGH ist die Eignung jedenfalls nicht „von vornherein auszuschließen“.¹¹²

Das Kriterium der *Erforderlichkeit* verlangt sodann, dass kein gelinderes, noch praktikables Mittel zur Zielerreichung zur Verfügung steht. Eine pauschale Beurteilung ist auf dieser Ebene nur schwer möglich, weil stets eine konkret beanstandete Rechtsgrundlage im Einzelfall geprüft werden muss.¹¹³ Generell lässt sich jedenfalls festhalten, dass man – gerade unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse¹¹⁴ – auch einschneidende Maßnahmen wird setzen müssen, um die klimatische Entwicklung in den Griff zu bekommen. Vorbehaltlich einer Prüfung im Einzelfall kann bisweilen bezweifelt werden, dass den bereits spürbaren, gravierenden Auswirkungen des Klimawandels mit den oft propagierten gelinderen Mitteln – wie auch immer diese *in concreto* ausgestaltet sein mögen – effektiv begegnet werden kann. Für die Erforderlichkeit von einschneidenden Maßnahmen wie Fahrverboten spricht daher vor allem der gegenwärtige, durchaus klimasensible Zeitpunkt, der ein klimaschützendes Handeln ausweglos erscheinen lässt.

Auch auf der Ebene der *Verhältnismäßigkeit* *ieS* kann eine Pauschalbeurteilung kaum Platz greifen. Es sind die im Spiel stehenden Interessen im Einzelfall zu betrachten, dh es ist das (öffentliche) Interesse am Schutz des Klimas gegen das Interesse der Bürger an individueller motorisierter Fortbewegung abzuwägen. Wie diese Güterabwägung ausfällt, wird iZm Verkehrsbeschränkungen unter anderem vom räumlichen Anwendungsbereich sowie vom Vorhandensein allfälliger Ausnahmen abhängen.¹¹⁵ Diesen Maßnahmen die Verhältnismäßigkeit von vornherein abzuspochen, wäre aber zu kurz gegriffen.

Resümierend kann festgehalten werden, dass Verkehrsbeschränkungen bzw -verbote zweifellos mit grundrechtlichen Fragen verknüpft sind. Generell erscheint es aber – insbesondere unter Berücksichtigung der aktuellen Klimaauswirkungen – nicht ausgeschlossen, Eingriffe mithilfe des Klimaschutzes als öffentliches Interesse erfolgreich einer Rechtfertigung zu-

¹¹⁰ Piska/Cepic, RdU-U&T 2019, 81 (83).

¹¹¹ Siehe im Detail UBA (Hrsg), Klimaschutzbericht 2020 (2020) 105.

¹¹² Siehe etwa VfGH 29.09.2017, G 44/2017 ua.

¹¹³ Geringer, Mobilität und Klimaschutz 115.

¹¹⁴ IPCC (Hrsg), Climate Change 2021. The Physical Science Basis (2021).

¹¹⁵ Geringer, Mobilität und Klimaschutz 116.

zuführen. Für eine darüber hinaus gehende Beurteilung ist eine Betrachtung der konkreten Ausgestaltung einer Restriktion unumgänglich. So bieten etwa Ausnahmen die Möglichkeit, eine verfassungsrechtlich zunächst nicht unbedenkliche Maßnahme im Ergebnis grundrechtskonform auszugestalten.

2.3.3.3.3. Unionsrechtliche Fragen

Wie bei sektoralen Fahrverboten, wird auch iZm Umweltzonen auf Bedenken im Hinblick auf das primäre Unionsrecht (konkret: die Grundfreiheiten) hingewiesen.¹¹⁶ Dabei stellt sich in erster Linie die Frage, ob eine urbane Null-Emissions-Zone tatsächlich eine derartige Auswirkung auf die Grundfreiheiten mit sich bringt, die eine Gleichsetzung mit sektoralen Fahrverboten auf Autobahnen rechtfertigt. Immerhin betont der EuGH in seinen Entscheidungen zu den sektoralen Fahrverboten in Tirol die Wichtigkeit der betroffenen Strecken für den Gütertransitverkehr.¹¹⁷ Anstelle einer apodiktischen Gleichbehandlung mit sektoralen Fahrverboten erscheint es sinnvoll, eine Einzelfallanalyse durchzuführen und das Unterschreiten einer einzuziehenden *De-minimis-Grenze* zu diskutieren.

Nach der vom EuGH verwendeten *Dassonville*-Formel ist „jede Handelsregelung der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern, [...] als Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung anzusehen“¹¹⁸. Um der „uferlosen Weite“, welche die Anwendung dieser Formel mitunter herbeiführt, zu begegnen, hat der EuGH im Zuge seiner Judikatur ein „Spürbarkeitskriterium“ herausgebildet.¹¹⁹ So wurden Folgen einer Bestimmung als „so ungewiß und von nur mittelbarer Bedeutung“ qualifiziert, dass diese „nicht als geeignet angesehen werden kann, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu behindern“.¹²⁰ In weiterer Folge wurde auch festgehalten, dass ein Ereignis zu ungewiss wäre und zu indirekt wirken würde, um eine Beeinträchtigung darzustellen.¹²¹ Durch eine Entscheidung im Jahr 2013¹²² wurde die Bedeutung des Spürbarkeitskriteriums deutlich verwischt. Der EuGH hält fest, dass „die Artikel des Vertrags über den freien Warenverkehr, die Freizügigkeit sowie den freien Dienstleistungs- und Kapitalverkehr grundlegende Bestimmungen für die Union dar[stellen], und jede Beeinträchtigung dieser Freiheit, mag sie auch unbedeutend sein, [...] verboten [ist]“¹²³. Die Frage, wie sich diese Entscheidung auf die Spürbarkeitsgrenze auswirkt, wird nun unterschiedlich beantwortet: Während es laut *Obwexer* auf die Spürbarkeit schlicht nicht mehr ankomme,¹²⁴ sieht *Leidenmühler* darin einen „immanenten Bestandteil des Beschränkungsbegriffs“¹²⁵.

¹¹⁶ Laut *Piska/Cepic*, RdU-U&T 2019, 81 (85) könne „mutatis mutandis auf die Ausführungen zum sektoralen Fahrverbot verwiesen werden“.

¹¹⁷ EuGH C-28/09, *Sektorales Fahrverbot II*, Rz 116.

¹¹⁸ EuGH C-8/74, *Dassonville*, ECLI:EU:C:1974:82 Rz 5.

¹¹⁹ *Leidenmühler*, *Altes und Neues zu den Grenzen der Grundfreiheiten*, *ecolex* 2015, 518 (519).

¹²⁰ EuGH C-69/88, *Krantz*, ECLI:EU:C:1990:97 Rz 11.

¹²¹ EuGH C-190/98, *Graf*, ECLI:EU:C:2000:49 Rz 25.

¹²² EuGH C-514/12, *Zentralbetriebsrat der gemeinnützigen Salzburger Landeskliniken*, ECLI:EU:C:2013:799.

¹²³ EuGH C-514/12, *Zentralbetriebsrat der gemeinnützigen Salzburger Landeskliniken* Rz 34.

¹²⁴ *Obwexer*, EuGH-Urteil zur deutschen Pkw-Maut, *ZfRV* 2020, 52 (56).

¹²⁵ *Leidenmühler*, *ecolex* 2015, 518 (520).

Jedenfalls im Wettbewerbsrecht ist die „Spürbarkeit“ unzweifelhaft als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal zu berücksichtigen.¹²⁶ Ein Vergleich zum innerstaatlichen Recht zeigt, dass ein Geringfügigkeitskriterium im Rahmen einer grundrechtlichen Prüfung auf Ebene des *Eingriffs* geprüft wird. Damit ein zu rechtfertigender Eingriff vorliegt, sind an eine Maßnahme gewisse Anforderungen zu stellen, wobei sich durch die Judikatur zu den einzelnen Grundrechten verschiedene Eingriffsbegriffe herausgebildet haben.¹²⁷

Hier wird am Grundsatz „*de minimis non curat praetor*“ auch in Bezug auf die Grundfreiheiten festgehalten.¹²⁸ Die gegenständlich diskutierten Null-Emissions-Zonen vermögen im Verhältnis zu den Grundfreiheiten einen potenziellen Anwendungsfall einer Geringfügigkeitsschwelle darzustellen. Ergibt eine Einzelfallbeurteilung, dass ein unterschiedslos anwendbares Fahrverbot nur ungewisse und mittelbare Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Warenverkehr mit sich bringt, müsste dieses mangels (dem Beschränkungs begriff immanenter) Spürbarkeit bereits nicht gerechtfertigt werden. In Fällen, in denen die Schwelle der Spürbarkeit überwunden wird, liegt eine rechtfertigungsbedürftige Beschränkung vor. Hinsichtlich der zu beachtenden Prüfungsschritte kann dabei auf die Ausführungen zu den sektoralen Fahrverboten (2.3.3.1.1.) verwiesen werden. Freilich ist abermals zu betonen, dass die den freien Warenverkehr betreffende Beschränkungsintensität von Umweltzonen nicht jener von sektoralen Fahrverboten entsprechen wird. Dies hat im Rahmen der Rechtfertigungsprüfung Berücksichtigung zu finden.

2.3.3.3.4. Kurzfazit zu § 43 Abs 2

Die offene Formulierung des § 43 Abs 2 spricht *a prima vista* dafür, auch den Schutz des Klimas als vom gesetzlichen Tatbestand erfasst anzusehen. Nichtsdestoweniger gibt die höchstgerichtliche Judikatur Anlass, die Eignung des *gegenwärtigen* § 43 Abs 2 als effektive und praktikable gesetzliche Grundlage für eine Umweltzone zwecks THG-Reduktion in Frage zu stellen.

Eine Einstufung der Norm als *klimafreundlich* erscheint trotz der dargelegten Unsicherheiten naheliegend, zumal sich bereits – von § 43 Abs 2 gedeckte – Verkehrsrestriktionen zwecks Abwehr „spezifischer Gefahren“ regelmäßig auch CO₂-senkend auswirken. Zur Frage, ob der Klimaschutz *für sich* ein taugliches Verordnungs kriterium darstellt, wäre – will man nicht eine Aufhebung durch den VfGH riskieren – eine gesetzliche Klarstellung vorzunehmen.¹²⁹ Ob einem bereits gesetzlich angeordneten Fahrverbot in Innenstädten, „Erholungs räumen“ bzw „ökologisch besonders sensiblen Zonen“¹³⁰ oder aber einer Aufnahme des Klimaschutzes als Verordnungs kriterium der Vorzug zu geben ist, hängt wohl maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung, der gesellschaftlichen Akzeptanz sowie von politischen Möglichkeiten ab.

¹²⁶ Zum Kartellrecht siehe *Sonnberger*, Die Spürbarkeit im europäischen Kartellrecht (2017).

¹²⁷ *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹² (2019) 310 Rz 707 f; siehe zudem eingehend *Holoubek*, Altes und Neues zum Grundrechtseingriff in FS Berka (2013) 79.

¹²⁸ *Leidenmühler*, In kleinen Dingen klein? Zur Forderung vom Rückbau des Acquis in *Jäger* (Hrsg), 25 Jahre EU-Volksabstimmung 103 (104) nennt die Rechtsprechung zum Spürbarkeitskriterium als Bestandteil des heute geltenden Binnenmarkt-Acquis.

¹²⁹ So im Ergebnis auch *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (172).

¹³⁰ Zum Vorschlag eines eigenen § 42a siehe *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (361).

Dass verfassungs- und unionsrechtliche Aspekte sorgfältig Berücksichtigung zu finden haben, wurde ebenfalls dargestellt. Wie die Ausführungen gezeigt haben, erscheinen undifferenzierte Bedenken gegenüber jedweder Maßnahmenausgestaltung nicht angebracht.

2.3.3.4. Sonstige Verkehrsmaßnahmen

§ 44a Abs 1 ermöglicht Verkehrsmaßnahmen „aus Anlaß [sic] vorhersehbarer Ereignisse oder Umstände“. Die Bestimmung bezieht sich insbesondere auf größere Veranstaltungen, Paraden udgl, deren Planung die Notwendigkeit von Verkehrsmaßnahmen bereits im Vorfeld absehbar macht.¹³¹ Klimaschutzrechtliche Gesichtspunkte spielen im Rahmen des § 44a keine Rolle, weshalb eine Einordnung als *klimaneutral* zu erfolgen hat.

Unaufschiebbar Verkehrsbeschränkungen iSd § 44b kommen aus Klimaschutzgründen nicht in Betracht. Dies folgt einerseits aus dem Tatbestandsmerkmal der „Unaufschiebbarkeit“, andererseits aus der demonstrativen Aufzählung an Anwendungsfällen.¹³²

§ 44a stellt die gesetzliche Grundlage für Verordnungen dar, mit denen einer vordefinierten Gegebenheit (zB Staubbildung) zu einem im Vorhinein noch nicht bekannten Zeitpunkt begegnet werden kann. Die Kundmachung solcher Verordnungen erfolgt durch verkehrstelematische Systeme.¹³³ Eine erwähnenswerte klimaschutzrechtliche Relevanz ist mit dieser Bestimmung nicht verbunden, zumal hohe CO₂-Emissionen – im Gegensatz zu hohen Konzentrationen an Luftschadstoffen ieS¹³⁴ – kein Ereignis darstellen, auf welches mittels Verkehrsbeeinflussung schlagartig zu reagieren ist. Dem entspricht eine Einstufung als *klimaneutral*.

§ 44d (Pannestreifenfreigabe) ist iVm der Verordnungsermächtigung des § 43 Abs 3 lit d zu sehen und verfolgt den Zweck einer „Erleichterung oder Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs“. Eine Pannestreifenfreigabe zum alleinigen Zweck der „Aufrechterhaltung oder Förderung der Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs“ und ohne Rücksichtnahme auf umwelt- bzw klimaschutzrelevante Kriterien erfordert auf den ersten Blick eine genauere Untersuchung. Freilich ist die gegenwärtige praktische Relevanz der Pannestreifenfreigabemöglichkeit überschaubar;¹³⁵ zudem werden mit der Pannestreifenfreigabe staubbedingte CO₂-Emissionen eingespart. Im Ergebnis erscheint eine Einstufung als *klimaneutral* sachgerecht.

2.3.4. Ausnahmen

§ 45 enthält Ausnahmebestimmungen, die zum Teil aus Klimaschutzerwägungen überprüft werden müssen:

Gem § 45 Abs 1 kann die Benützung von Straßen mit einem Fahrzeug oder einer Ladung mit größeren als den zulässigen Maßen und Gewichten bewilligt werden. Dies setzt voraus, dass es sich um ein „Vorhaben im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft“

¹³¹ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 44a (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 2.

¹³² Anwendungsfälle sind zB Straßensperrungen wegen drohender Lawinengefahr.

¹³³ Hoffer, Straßenverkehrsrecht in Bauer (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht 159 (183).

¹³⁴ Hierzu finden sich in § 14 IG-L einschlägige Regelungen.

¹³⁵ Eine Pannestreifen-Freigabeverordnung wurde für eine kurze Strecke auf der A4 Ost Autobahn erlassen (BGBl II 2018/180).

handelt, dieses anders nicht durchgeführt werden kann und keine erheblichen Erschwerungen des Verkehrs und keine wesentlichen Überlastungen der Straße verursacht werden. Die Bewilligung unterliegt einem „allerstrenge[n] Maßstab“;¹³⁶ der Bestimmung wird nicht zuletzt aufgrund dieser engen Voraussetzungen keine weitreichende Klimarelevanz zugesprochen werden können, was eine Einstufung als *klimaneutral* nahelegt.

Bemerkenswert ist allerdings, dass zwar § 45 Abs 3 (Auflagen, Bedingungen oder Befristungen unter anderem aus Umweltschutzgründen) kraft Verweisung auch im Rahmen des Abs 1 zur Anwendung kommt, „Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe“ im Grundtatbestand allerdings keine Rolle spielen. Da jedenfalls die Bewilligung höherer zulässiger Gewichte von Fahrzeugen bzw Ladungen Auswirkungen im Hinblick auf THG-Emissionen hat, könnte die Aufnahme einschränkender umwelt- oder klimaschutzrelevanter Kriterien auch in den Tatbestand des Abs 1 angedacht werden.

§ 45 Abs 2 ermöglicht Ausnahmegenehmigungen von Geboten oder Verboten bei Vorliegen eines erheblichen persönlichen oder wirtschaftlichen Interesses. Auch hier ist ein strenger Maßstab anzulegen; ausdrücklich erfasst sind etwa Menschen mit körperlicher Behinderung. Darüber hinaus sind Fälle denkbar, in denen eine Nichterteilung der Bewilligung den Antragsteller persönlich oder finanziell außergewöhnlich hart treffen würde.¹³⁷ Da es sich sohin um einen ohnehin auf Härtefälle eingeschränkten Anwendungsbereich handelt, ist Abs 2 wohl als *klimaneutral* einzustufen. Zudem dürfen, um eine Bewilligung zu erhalten, „wesentliche schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe“ nicht zu erwarten sein. Nach Maßgabe des Abs 3 – auch hier ist der Schutz der Umwelt als Kriterium angeführt – sind gegebenenfalls bedingte, befristete oder unter Auflagen stehende Bewilligungen zu erteilen. Zu erwägen wäre allenfalls, den Klimaschutz in die Bestimmung aufzunehmen.

§ 45 Abs 2a ermöglicht Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten iSd § 42 Abs 6 (LKW-Nachtfahrverbot) und § 43 Abs 2 lit a (Schutz der Bevölkerung oder Umwelt). Derartige Ausnahmen kommen neben den Fällen einer „ausschließlichen Beförderung“ iSd ersten Satzes auch dann in Betracht, wenn daran ein „erhebliches öffentliches Interesse“ besteht. Welche Fälle hierunter fallen, wird nur im Einzelfall beurteilt werden können; die Fahrten müssen jedenfalls „im Interesse einer unbestimmten Anzahl von Personen liegen“.¹³⁸ Ungeachtet einer gewissen Entschärfung durch die Erteilung bedingter, befristeter oder unter Auflagen stehender Bewilligungen iSd Abs 3, ist die Verwendung dieses unbestimmten Gesetzesbegriffs (öffentliches Interesse) in mitunter klimasensiblen Bereichen nicht vollständig zu begrüßen. Die Effektivität von Maßnahmen ist dadurch der potenziellen Bedrohung ausgesetzt, durch Ausnahmen unklaren Umfangs konterkariert zu werden. Zu erwägen wäre ein einschränkendes klimaschützendes Tatbestandsmerkmal.

In § 45 Abs 3 (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) wäre der Klimaschutz eventuell explizit zu nennen.

¹³⁶ ErläutRV 22 BlgNR 19. GP 63.

¹³⁷ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 45 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 4.

¹³⁸ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 45 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 12.

§ 45 Abs 4 und 4a enthalten Möglichkeiten der Bewilligung von Ausnahmen iZm Kurzparkzonenverordnungen. *Klimaschädlich* sind diese Ermächtigungen insofern, als damit ein Hemmnis für die Verkehrsverlagerung auf den ÖV einhergeht. Die – unter keinen allzu strengen Voraussetzungen stehenden – Ausnahmegewilligungen setzen Anreize, anstelle der Inanspruchnahme des ÖV, mit Kfz in innerstädtische Gebiete einzufahren. Dem Ziel, den MIV in diesen Bereichen zu reduzieren, laufen Dauerparkmöglichkeiten in Kurzparkzonen daher entgegen. Eine völlige Beseitigung dieser Bewilligungsmöglichkeit würde Härtefälle mit sich bringen, jedoch wäre zumindest an eine Verschärfung der Bewilligungsvoraussetzungen (zB in Form einer strengeren Prüfung des Bedarfs) zu denken.

2.4. Weitere Bereiche

2.4.1. „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“

Die „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ wird in der StVO sehr häufig als Kriterium herangezogen. Insgesamt findet dieser Wortlaut – mit teilweisen Abweichungen – 25-mal Verwendung. Klimaschutzrechtlich weist diese Formulierung Verbesserungspotenzial auf, insbesondere dann, wenn diese ohne Hinzutreten weiterer (ökologischer) Faktoren als (alleiniges) Verordnungs-kriterium herangezogen wird. So wird der in diesem Passus enthaltene „Verkehr“ nämlich ganz überwiegend als „motorisierter Verkehr“ verstanden. Vor diesem Hintergrund ist die Möglichkeit einer Modifikation zu untersuchen. Ein Vorschlag geht dahin, den öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr mit folgender Formulierung zu akzentuieren: „*Verkehrssicherheit sowie Flüssigkeit und Leichtigkeit des öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs*“¹³⁹. Eine dahingehende Prioritätensetzung geht an sich konform mit den Zielen des Mobilitätsmasterplans.¹⁴⁰ Eine allfällige (finale) Festlegung einer neuen Wortfolge wird angesichts der häufigen Verwendung in verschiedensten Bereichen genauere Untersuchungen erfordern.

2.4.2. „Grün-Blinken“

§ 38 Abs 6 sieht vor, dass grünes Ampellicht „jeweils mit viermal grünblinkendem Licht zu beenden [ist], wobei die Leucht- und die Dunkelphase abwechselnd je eine halbe Sekunde zu betragen haben“. Eine **Abschaffung dieses „Grün-Blinkens“** könnte vor allem zu Gunsten des ÖV ein wichtiges Zeitfenster schaffen. Außerdem würde dadurch vermieden, dass Kfz-Lenker ihr Fahrzeug bei Beginn des grünblinkenden Lichts schlagartig beschleunigen, um die jeweilige Haltelinie noch innerhalb des Ampelintervalls zu überqueren.

2.4.3. Geltungsbereich- und Begriffsbestimmungen

Die StVO gilt gem § 1 Abs 1 „für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten „Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können“. Es lassen sich daraus über weite Strecken keine klimaschutzrelevanten Erwägungen ableiten, weshalb

¹³⁹ Diese Formulierung entstammt einer Vorarbeit zum Mobilitätsmasterplan 2030 und wird hier lediglich zur Veranschaulichung als denkbarer Vergleichsmaßstab genannt.

¹⁴⁰ Siehe nur das Kapitel „Verlagern, dort wo’s geht!“ in *BMK*, Mobilitätsmasterplan 26 ff.

§ 1 grundsätzlich als *klimaneutral* einzustufen ist. Auf die Judikatur zum Passus „Straßen mit öffentlichem Verkehr“ sei hingewiesen.¹⁴¹

Anzumerken ist im gegebenen Zusammenhang die grundsätzliche Einbeziehung von **Carsharing-Plätzen** in den Anwendungsbereich der StVO. Dieser ist lediglich dann nicht eröffnet, wenn die Standplätze durch eine entsprechende Beschilderung¹⁴² dem öffentlichen Verkehr faktisch entzogen werden. Auf diese Weise wurde etwa in Graz („tim“) vorgegangen, sodass der Betreiber immerhin mit einer zivilrechtlichen Besitzstörungs- bzw Unterlassungsklage gegen „Falschparker“ vorgehen kann. Ein straßenpolizeiliches Vorgehen kommt freilich nicht in Betracht, sind die von den Betreibern aufgestellten Hinweisschilder in der StVO doch nicht vorgesehen.¹⁴³

Kommt es zu keiner Exklusion des öffentlichen Verkehrs, müsste von der zuständigen Behörde ein Halte- und Parkverbot iSd § 52 lit a Z 13b verordnet werden, um gegenüber Falschparker vorzugehen¹⁴⁴ – diesfalls dann auch mittels straßenpolizeilicher Exekution. Fraglich ist jedoch, ob ein Halte- und Parkverbot für alle Fahrzeuge, ausgenommen Sharing-Fahrzeuge, von der gesetzlichen Grundlage des § 43 gedeckt ist.¹⁴⁵

Diese Ausführungen zeigen, dass die Rechtslage für Carsharing-Betreiber Verbesserungspotenzial aufweist, vor allem weil die Durchsetzung von Besitzrechten eine kostspielige Angelegenheit darstellt.¹⁴⁶ Rechtsvergleichend kann erwähnt werden, dass in Deutschland ein eigenes Carsharinggesetz (CsgG)¹⁴⁷ in Kraft steht und sich auch die deutsche StVO dieser Thematik bereits angenommen hat.¹⁴⁸ In Österreich wird im Mobilitätsmasterplan davon gesprochen, Anbietern von „neuen Services“ anhand einer „einheitlichen nationalen Kennzeichensymbolik“ (auch öffentliche) Stellflächen zur Verfügung zu stellen.¹⁴⁹

§ 2 enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die für sich genommen weitgehend keine klimaschutzrelevanten Anhaltspunkte aufweisen; dem entspricht eine Einstufung als *klimaneutral*. Wenn begriffliche Fragen im Rahmen der Prüfung anderer Bestimmungen Bedeutung erlangen, wird an systematisch passender Stelle darauf hingewiesen.

Der Passus „unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer“ im Rahmen der Definition des Mehrzweckstreifens gem **Abs 1 Z 7a** erscheint prinzipiell *klimafreundlich*. Laut *Geret-*

¹⁴¹ Siehe dazu *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 1 (Stand 1.10.2019, rdb.at).

¹⁴² Der VwGH ist diesbezüglich relativ streng und verlangt sinngemäß, dass aus der Beschilderung ein absolutes Benützungsverbot hervorgeht; in diese Richtung etwa VwGH 19.10.1994, 94/03/0266.

¹⁴³ *Frankl-Templ*, ZVR 2017, 156 (159 f).

¹⁴⁴ Eine Besitzstörungsklage kommt in diesem Fall nicht in Betracht, weil ein der StVO entsprechendes Parken auf „Straßen mit öffentlichem Verkehr“ keine Besitzstörung darstellen kann.

¹⁴⁵ Bejahend *Pürstl*, Schutz vor "Falschparkern" mangelhaft, ZVR 2015, 221; aA *Raab*, Zivilrechtlicher Schutz vor "Falschparkern", ZVR 2015, 220 sowie *Frankl-Templ*, ZVR 2017, 156 (159).

¹⁴⁶ *Frankl-Templ*, ZVR 2017, 156 (160).

¹⁴⁷ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG), BGBl 2017/45.

¹⁴⁸ Vor allem finden sich Vorrechte im Hinblick auf das Parken; siehe zB § 13 Abs 5 dStVO im Hinblick auf die Überwachung der Parkzeit oder das in § 39 Abs 11 dStVO dargestellte Sinnbild.

¹⁴⁹ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 30.

schläger/Kerschner sollte der Begriff des Mehrzweckstreifens in der StVO zwar überhaupt entfallen.¹⁵⁰ Dem könnte allerdings entgegnet werden, dass durch Mehrzweckstreifen eine Gliederung der Fahrbahn zu Gunsten des Fahrradverkehrs – wenngleich unter gleichzeitiger Benutzungsbefugnis anderer Fahrzeuge – auch auf solchen Fahrbahnen erfolgen kann, bei denen die Schaffung von genuinen Radfahrstreifen wegen sonstigem Unterschreiten der Mindestbreite nicht in Betracht kommt.¹⁵¹

2.4.4. Bewilligungspflichten

§ 64 unterwirft die Durchführung sportlicher Veranstaltungen auf Straßen einer Bewilligungspflicht. Die Bewilligung ist nur zu erteilen, „wenn die Veranstaltung die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht wesentlich beeinträchtigt und schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe nicht zu erwarten sind“ (Abs 1). Gem Abs 2 kommt eine Bewilligungserteilung unter Auflagen oder Bedingungen in Betracht.

Im vorliegenden Zusammenhang interessieren vor allem **motorsportliche Veranstaltungen**, die dem Klimaschutz naturgemäß nicht besonders zuträglich sind. Die Anordnung der Bewilligungspflicht und die Berücksichtigung des Umweltschutzes führt zu einer gewissen Relativierung. Fraglich ist allerdings, inwieweit der Klimaschutz eine Versagung einer Bewilligung rechtfertigen kann; hierfür müsste man diesen als vom Umweltbegriff mitumfasst ansehen. Zumindest mittelbar wird der aktuellen Ausformung des § 64 eine *klimafreundliche* Eigenschaft nicht abzuspüren sein, da die Versagung der Bewilligung einer Motorsportveranstaltung aus Umweltschutzgründen (zB zur Verhinderung von übermäßigen Luftschadstoffen) grundsätzlich auch zu einer Einsparung von CO₂-Emissionen führt. Eine ausdrückliche Berücksichtigung des Klimaschutzes wäre dessen ungeachtet vorzuschlagen.

§ 82 normiert eine weitere Bewilligungspflicht, und zwar für die Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken, wie etwa zu gewerblichen Tätigkeiten oder zur Werbung. Eine solche Straßenbenützung zu gewerblichen Tätigkeiten und zur Werbung bezieht sich etwa auf Verkaufsstände, die Aufstellung von Automaten oder Plakatständern¹⁵² und kann mit Auswirkungen auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs verbunden sein bzw zu Lärmemissionen führen. Klimaschutzrelevante Auswirkungen sind aber in aller Regel nicht festzustellen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass auch das **Aufstellen von Fahrradständern** eine Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken darstellt und daher eine Bewilligung voraussetzt. Diesbezüglich wäre die Aufnahme in den Ausnahmekatalog des Abs 3 notwendig.¹⁵³

Überdies stellt sich die Frage, ob auch **Ladestationen für E-Autos** einer Bewilligungspflicht nach den §§ 82 f unterliegen. Dabei ist nunmehr zunächst durch die Rechtsprechung klarge-

¹⁵⁰ *Geretschläger/Kerschner*, Verkehrsrecht in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (365).

¹⁵¹ So die historische Intention des Gesetzgebers; siehe ErläutRV 1580 BlgNR 23 GP. 19.

¹⁵² Vgl *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 82 (Stand 1.10.2019, rdb.at).

¹⁵³ *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (349).

stellt, dass auf den Betrieb von Ladestationen die Bestimmungen der GewO Anwendung finden.¹⁵⁴ Neben allfälligen Bewilligungspflichten nach den Baugesetzen¹⁵⁵ ist daher auch auf eine allenfalls bestehende Notwendigkeit einer betriebsanlagenrechtlichen Bewilligung zu achten.¹⁵⁶ Zudem ist festzuhalten, dass bei der Benützung von Straßen grundsätzlich auch die Bewilligungspflicht nach der StVO greift, sofern keine Ausnahme vorliegt. Es handelt sich insbesondere nicht um eine „Ladetätigkeit“ iSd § 62, da hiermit nur „die Ladetätigkeit auf Straßen als Be- und Entladevorgang [...], nicht jedoch die Errichtung einer Ladestation selbst“¹⁵⁷ geregelt wird. Entscheidend ist nun, ob der Betrieb von E-Ladestationen eine „gewerbliche Tätigkeit, die ihrem Wesen nach auf der Straße ausgeübt wird“ darstellt und daher von der Ausnahme des § 82 Abs 3 lit c StVO erfasst ist. Der VwGH bejaht dies für den Betrieb einer konventionellen Tankstelle,¹⁵⁸ hat im Fall einer E-Ladestation jedoch – soweit ersichtlich – noch nicht Stellung genommen. Es spricht viel dafür, auch den Betrieb einer E-Tankstelle als von der lit c erfasst anzusehen;¹⁵⁹ eine gesetzliche Klarstellung wäre zu erwägen.

2.4.5. Sonstige klimaneutrale Straßennutzung

Die StVO enthält einige Bestimmungen, die sich verschiedenen Formen der *klimaneutralen* Nutzung von Straßen widmen. Diese seien hier unter dem Titel „sonstige klimaneutrale Straßennutzung“ kurz angesprochen.

Gem § 88 Abs 1 kann die Behörde einzelne Fahrbahnen oder Fahrbahnabschnitte entweder dauernd oder für bestimmte Zeiten vom grundsätzlich bestehenden Spielverbot auf Straßen ausnehmen und für den übrigen Verkehr sperren, wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen. Diese Ermächtigung beschränkt den motorisierten Verkehr und kann damit als *klimafreundlich* eingestuft werden. Zusätzlich ist vorzuschlagen, das öffentliche Interesse (etwa zu Gunsten des Klimaschutzes oder der Verkehrsberuhigung) demonstrativ zu konkretisieren.

Abs 2 schränkt die Fahrerlaubnis auf Gehsteigen oder Gehwegen mit fahrzeugähnlichem Spielzeug oder ähnlichen Bewegungsmittel auf Fälle ein, in denen „der Verkehr auf der Fahrbahn oder Fußgänger nicht gefährdet werden“. Dies beruht auf Sicherheitserwägungen, sodass etwa das Fahren mit einem Skateboard mangels gesicherter Bremsmöglichkeiten nicht unter diese Erlaubnis fällt. Klimaschutzrechtlich ist diese Bestimmung nicht zu beanstanden.

¹⁵⁴ VwGH 18.09.2019, Ro 2018/04/0010-7.

¹⁵⁵ In der Steiermark unterliegt die Errichtung von E-Ladestationen nicht dem Anwendungsbereich des Stmk BauG (§ 3 Z 7 leg cit).

¹⁵⁶ Sofern eine „abstrakte Eignung“ iSd § 74 Abs 2 GewO besteht.

¹⁵⁷ LVwG NÖ 12.06.2019, LVwG-AV-1346/001-2018.

¹⁵⁸ VwGH 04.02.1994, 93/02/0219, ZVR 1995/86.

¹⁵⁹ So bereits *Bernegger/Mesecke*, Voraussetzungen zur Genehmigung und zum Betrieb von "Elektro-Tankstellen" (Teil II), RdU 2012, 193 (196); ebenso *Frühmann*, Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Einführung von Elektroautos (2014) 63; aA *Urbantschitsch*, Rechtsgrundlagen der Elektromobilität, ZVR 2010, 316 (318) FN 38.

Mit § 88a enthält die StVO eine eigene Regelung zum Rollschuhfahren.¹⁶⁰ In Verbindung mit der Möglichkeit, die Fahrbahn durch Verordnung für Rollschuhfahrer freizugeben,¹⁶¹ kann § 88a als *klimafreundlich* eingestuft werden, stellt das Rollschuhfahren doch eine Form der aktiven Mobilität dar, die keine Emissionen verursacht.

§ 88b widmet sich Klein- und Minirollern mit elektrischem Antrieb (sog E-Scooter). Diese stellen eine *klimafreundliche* Alternative zu anderen motorisierten Fahrzeugen (etwa Motorfahrrädern) dar. Gehsteige, Gehwege und Schutzwege dürfen mit E-Scootern im Grundsatz nicht befahren werden,¹⁶² was sich mit Sicherheitserwägungen rechtfertigen lässt und außerdem durch die Möglichkeit einer Ausnahmeverordnung sowie durch die Fahrerlaubnis auf Fahrbahnen, auf denen das Radfahren erlaubt ist, entschärft wird. Im Hinblick auf die aktuelle Ausgestaltung des § 88b ist von *Klimaneutralität* auszugehen.

Gem **Abs 2** sind aus Sicht des E-Scooter-Fahrers alle für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten. Umgekehrt sind sonstige Verkehrsteilnehmer aber nicht gehalten, E-Scooter-Fahrer wie Radfahrer zu behandeln. Daraus ergibt sich unter anderem die Konsequenz, dass kein Rechtsvorrang iSd § 19 Abs 1 zu geben ist.¹⁶³

Gesondert kann iSd Vollständigkeit auf ein rechtsstaatliches Problem des § 88b hingewiesen werden: Es findet sich in dieser Bestimmung kein ausdrückliches Verbot, E-Scooter mit einer höheren als in Abs 1 genannten Leistung (600 Watt) oder Bauartgeschwindigkeit (25 km/h) zu benutzen. Dies ist vor dem Hintergrund einer allfälligen Bestrafung gem § 99 Abs 3 lit j bedenklich („Klarheitsgebot“).¹⁶⁴

2.4.6. Vollzugsbestimmungen

Gem § 96 Abs 4 hat die Behörde Taxistandplätze festzusetzen, was aufgrund der damit verbundenen Park- und Halteverbote zu Lasten des MIV grundsätzlich befürwortet werden kann. Innerhalb der rechtlichen Möglichkeiten wäre hier über Privilegierungen im Hinblick auf Standplätze für elektrisch betriebene Taxis nachzudenken.¹⁶⁵

Abs 5 sieht eine Verlegung von Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs bzw der Straßenbahnen vor, sofern dies die „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ erfordert. Dies ist klimaschutzrechtlich zunächst zu hinterfragen, kommt es dadurch doch zu einer Unterordnung des ÖV. Obzwar nur geringfügige räumliche Veränderungen der Haltestellen möglich sein werden,¹⁶⁶ wäre ein einschränkendes Tatbestandsmerkmal anzudenken. Möglich erscheint

¹⁶⁰ Bis zur 20. StVO-Novelle galt das Rollschuhfahren als „Spielen auf der Straße“ iSd § 88.

¹⁶¹ Ist eine Fahrbahn vom Verbot des Spielens iSd § 88 Abs 1 ausgenommen, ist auf diesen gem § 88a Abs 1 Z 3 das Rollschuhfahren erlaubt.

¹⁶² Praktisch wird diesem Verbot häufig zuwidergehandelt; siehe *KFV* (Hrsg), E-Scooter im Straßenverkehr: *KFV-Beobachtungen zeigen hohen Aufklärungsbedarf*, <https://www.kfv.at/e-scooter-im-strassenverkehr-kfv-beobachtungen-zeigen-hohen-aufklarungsbedarf/> (abgerufen am 14.08.2021).

¹⁶³ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 88b (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 5.

¹⁶⁴ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 88b (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 3.

¹⁶⁵ Nach *BMK*, Mobilitätsmasterplan 39 soll ab 2025 für neu zugelassene Taxis ohnehin nur mehr ein emissionsfreier Betrieb möglich sein.

¹⁶⁶ *Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 96 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 10.

die Einfügung des Passus „*sofern dies die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt*“.

§ 94f sieht Mitwirkungsrechte im Zuge der Verordnungserlassung vor und ist grundsätzlich *klimaneutral*. Auffallend ist allerdings, dass gesellschaftliche Mitwirkungsrechte in § 94f ausgespart werden.¹⁶⁷ Die Einräumung entsprechender **Partizipationsrechte**, etwa an Klimaschutzorganisationen, wäre in Betracht zu ziehen.

2.4.6.1. Strafbestimmungen

Ganz allgemein gilt, dass gesetzlich angedrohte Sanktionen für die Effektivität von – allenfalls auch *klimafreundlichen* – Ge- und Verbotsnormen von großer Bedeutung sind¹⁶⁸ und daher vor diesem Hintergrund gesehen werden müssen. Im Folgenden werden einige Normen aus dem Strafkatalog des § 99 eingestuft.

§ 99 Abs 2a sanktioniert Verletzungen eines Fahrverbots gem § 42 oder einer darauf beruhenden Verordnung und trägt zur Wirksamkeit dieser – zumindest mittelbar *klimafreundlichen* – Restriktionen bei. Abs 2b sieht einen geringeren Strafrahmen vor, wenn die Verwaltungsübertretung gem Abs 2a innerhalb von zwei Stunden ab Beginn des Fahrverbotes begangen wird. Dies liegt vor allem darin begründet, dass ein innerhalb von zwei Stunden liegender Verstoß mitunter auch auf Faktoren wie verkehrsbedingte Verspätungen zurückzuführen ist¹⁶⁹ und begegnet keinen klimaschutzrechtlichen Bedenken.

Die Strafbestimmungen betreffend eine Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern und Radfahrern gem § 99 Abs 2c sollen deren Schutzniveau erhöhen und sind *klimafreundlich*.

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden grundsätzlich umso eher eingehalten, je höher die Strafsätze ausgestaltet sind.¹⁷⁰ Bereits die gegenwärtig vorhandenen Strafrahmen im Falle einer Geschwindigkeitsüberschreitung (Abs 2, 2d und 2e) gehen mit einer Höchstgrenze von 2180 Euro weit. Der Nationalrat hat unlängst Verschärfungen beschlossen, wonach die Höchststrafe mit 01.09.2021 auf 5000 Euro erhöht wird. Hiermit soll vor allem Sicherheitsgefährdungen begegnet werden.¹⁷¹ Unter der Prämisse, dass die erhöhten Strafsätze zu mehr Rechtstreue iZm den Tempolimits führen, geht mit dieser Verschärfung gleichzeitig eine mittelbar *klimafreundliche* Wirkung einher.

Die Bestrafung von Radfahrern im Falle des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung gem § 99 Abs 4a iVm § 63 Abs 3 lit e ist klimaschutzrechtlich unbedenklich, aufgrund der Notwendigkeit einer Anhaltung durch ein Organ der Straßenaufsicht jedoch verfassungsrechtlich problematisch.¹⁷²

Verfassungsrechtlich ebenfalls brisant – und hier der Vollständigkeit halber erwähnt – ist die Frage der Zulässigkeit einer Doppelbestrafung nach der StVO und dem IG-L. Es wird hier

¹⁶⁷ Vgl Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (334).

¹⁶⁸ Siehe etwa Künzel/Stempkowski, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008, 513.

¹⁶⁹ Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 99 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 17.

¹⁷⁰ Künzel/Stempkowski, ZVR 2008, 513 (514).

¹⁷¹ ErläutRV 946 BlgNR 27. GP.

¹⁷² Vgl zum Ganzen Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 99 (Stand 1.10.2019, rdb.at) Anm 24b.

von einer Spezialität der Bestimmungen des IG-L¹⁷³ gegenüber § 20 Abs 2 iVm § 99 Abs 2d auszugehen sein; eine Doppelbestrafung ist vor dem Hintergrund des Art 6 Abs 1 EMRK daher bedenklich.¹⁷⁴

§ 100 enthält besondere Bestimmungen für das Strafverfahren, die grundsätzlich keine Klimaschutzrechtliche Relevanz aufweisen. Dass eine Erhöhung der Strafsätze für Organstrafverfügungen (Abs 5a und 5b) sowie für Anonymverfügungen (Abs 5c) aus generalpräventiven Erwägungen wohl zu einer konsequenteren Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten beitragen würden, kann angemerkt werden.

Im Hinblick auf die **Verwendung eingehobener Straf gelder** (Abs 7 bis 11) wäre es ein interessanter Ansatz, einen Teil dieser Gelder für Klimaschutzmaßnahmen (etwa für den infrastrukturellen Ausbau von Radwegen oder des ÖV) einzusetzen.

¹⁷³ Siehe den Strafrahmen von bis zu 2.180 Euro gem § 14 iVm § 30 Abs 1 Z 4 IG-L.

¹⁷⁴ Siehe im Detail *Authried*, Zulässigkeit von Doppelbestrafungen nach IG-L und StVO, ZVR 2019, 158.

3. Kraftfahrgesetz 1967

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das KFG 1967 idF BGBl 2021/48.

3.1. Allgemeines

In § 2 Z 47 findet sich eine Definition von „Fahrzeugen mit alternativem Antrieb“. Obzwar mit einer bloßen Begriffsbestimmung noch keine weitreichenden klimarelevanten Auswirkungen verbunden sind, kann die Nennung doch als *klimafreundlich* eingestuft werden.

Mit § 4 werden allgemeine Anforderungen an Kfz festgelegt. § 4 Abs 2 nimmt dabei auf „schädliche Luftverunreinigungen“ Bezug. Es stellt sich die Frage, ob darunter auch CO₂-Emissionen fallen oder ob diese bereits begrifflich keine „Verunreinigungen“ darstellen.¹⁷⁵ Zur Bewertung der Klimakonformität des KFG insgesamt ist diese Frage von nicht unwesentlicher Bedeutung, wird die Formulierung „schädliche Luftverunreinigung“ doch in zahlreichen Bestimmungen verwendet.

Klar ist, dass CO₂ nicht Gegenstand des Luftreinhaltrechts ist, dh nicht als „Luftschadstoff iSd“ begriffen werden kann. Wenngleich THG keine lokalen Gefährdungen schaffen, erscheint es dennoch naheliegend, auch hohe Konzentrationen von CO₂ als „Schadstoffe“ zu verstehen bzw diese zumindest nicht von vornherein aus dieser Gruppe auszuklammern. Immerhin ist das (langfristige) Gefährdungspotential hoher THG-Konzentrationen beträchtlich.¹⁷⁶ Nach dieser Argumentation stünde der Wortlaut des § 4 Abs 2 (und anderer Bestimmungen) einer Erfassung von THG-Emissionen sohin nicht grundsätzlich entgegen.

Die Stammfassung des KFG erfasste die „schädlichen Luftverunreinigungen“ nicht; diese wurden mit der 9. KFG-Novelle¹⁷⁷ im Jahr 1984 in den Wortlaut des Abs 2 aufgenommen. Schon der Zeitpunkt spricht dabei eher für eine Ausklammerung von THG. Die Ausführungen in den Gesetzesmaterialien sind für die Klärung dieser Frage nicht besonders aufschlussreich: Es habe sich ergeben, dass „auch andere Emissionen durch Verunreinigung der Luft die menschliche Gesundheit und auch die Vegetation nachhaltig schädigen können“. Aus diesem Grund sei die Verhinderung schädlicher Luftverunreinigungen als zusätzliches Kriterium vorzusehen.¹⁷⁸ Daneben wurde mit dieser Novelle insbesondere eine – nicht mehr in Geltung stehende – Abgaskontrolle geschaffen. Hierbei erfolgte eine Messung des Ausstoßes an Kohlenmonoxid (Ottomotor) bzw eine Messung des im Rauch enthaltenen Rußes (Dieselmotor).¹⁷⁹

Vor allem systematische Erwägungen sprechen gegen eine Berücksichtigung von THG, denn der CO₂-Ausstoß wird in § 11 Abs 3 Z 2 (siehe noch unten) ausdrücklich genannt, wobei in weiterer Folge von einer „übermäßigen Bildung von Treibhausgasen“ die Rede ist. Da hier-

¹⁷⁵ Vgl idZ die ähnliche Diskussion, ob THG „Schadstoffe“ iSd § 17 Abs 2 UVP-G darstellen; siehe dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{1.00} § 17 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at) Rz 105 ff.

¹⁷⁶ Siehe zu dieser Abgrenzung *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 168 (169 f).

¹⁷⁷ BGBl I 1984/552.

¹⁷⁸ ErläutRV 349 BlgNR 16. GP 5.

¹⁷⁹ AB 502 BlgNR 16. GP 5.

durch gleichsam eine eigene Kategorie geschaffen wird, sind „Luftverunreinigungen“ unter Zugrundelegung dieser Argumentation wohl solche, die sich – wie in § 11 Abs 3 Z 1 beschrieben – zB durch Bleiverbindungen, Benzol oder Schwefel ergeben. Anhaltspunkte für eine entsprechende Differenzierung sind auch auf unionsrechtlicher Ebene vorhanden. So bestehen für CO₂-Emissionen – im Gegensatz zu „Luftschadstoffen“¹⁸⁰ – keine Grenzwerte, welche außerhalb der Herstellung von Fahrzeugen¹⁸¹ greifen.

Unter dieser Prämisse ist § 11 Abs 2 als *klimaneutral* einzustufen. Im Sinne des Klimaschutzes wäre es nun zwar grundsätzlich sinnvoll, in § 4 Abs 2 explizit auch auf CO₂-Emissionen abzustellen. Wie noch zu zeigen sein wird, ist es dem österreichischen Gesetzgeber aus unionsrechtlichen Gründen aber verwehrt, nationale CO₂-Grenzwerte festzulegen; diese Thematik spielt vor allem im Typengenehmigungsverfahren eine wichtige Rolle und wird aus diesem Grund dort näher behandelt. Im Hinblick auf die vorliegende Bestimmung kann mit der Verwendung des Wortes „*übermäßig*“ eine quantitative Höchstgrenze freilich ohnedies nicht ermittelt werden, was eine unionsrechtskonforme Nennung wohl ermöglichen würde. Dies würde im Ergebnis aber kaum mit praktischen Konsequenzen verbunden sein, sondern hätte eher den Zweck, ein klimaschutzrechtliches Bekenntnis zum Ausdruck zu bringen.

Die § 4 Abs 7 Z 1b, 3a und 5a sind *klimafreundlich*, da hiermit das durch die Batterien bedingte erhöhte Eigengewicht im Rahmen des Gesamtgewichts berücksichtigt wird.¹⁸² Abs 7c sieht einen Nutzlastausgleich vor, wenn Hilfsaggregate etwa bei Müllfahrzeugen, Betonmischern, Teerkochern, udgl elektrisch betrieben werden. Ausweislich der Materialien soll damit eine Förderung des „Gedanken der Elektromobilität“ erfolgen.¹⁸³ Auch dieser Absatz ist vor diesem Hintergrund als *klimafreundlich* einzustufen.

IZm § 11 Abs 3 (Bestandteile von Kraftstoffen) ist erwähnenswert, dass bereits seit der 21. KFG-Novelle¹⁸⁴ im Jahr 2002 ausdrücklich auch auf CO₂-Emissionen und die Bildung von THG Bezug genommen wird. Ganz bewusst sollte durch diese Gesetzesänderung „nicht nur auf die Stoffe, die die Luft verunreinigen¹⁸⁵ können (wie schon bisher) abgestellt werden, sondern auch auf Stoffe, die die übermäßige Bildung von Treibhausgasen fördern.“¹⁸⁶ Eine explizite Berücksichtigung von CO₂-Emissionen ist in Materiegesetzen durchwegs selten und naturgemäß *klimafreundlich*.

Auf Grundlage des § 11 (iVm § 26a Abs 2 lit c) ist die **Kraftstoffverordnung**¹⁸⁷ ergangen. Hierin werden „auf Gesundheits- und Umweltaspekten beruhende technische Spezifikationen

¹⁸⁰ Siehe die Übersicht in *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht. Fakten und Regelungsdefizite (2018) 16, Bestandteil der Studienreihe *AK Wien*, Informationen zur Umweltpolitik.

¹⁸¹ CO₂-Neuwagenflottengrenzwerte richten sich bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nach der VO (EU) 2019/631; vgl *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht 12.

¹⁸² *Frankl-Templ*, ZVR 2017, 156 (159).

¹⁸³ ErläutRV 471 BlgNR 26. GP 2.

¹⁸⁴ BGBl I 2002/80.

¹⁸⁵ Die auch hier zum Ausdruck kommende Gegenüberstellung von THG und Luftverunreinigung spricht wiederum dafür, erstere nicht unter die vielfach erwähnten „Luftverunreinigungen“ (vgl § 4 Abs 2) zu subsumieren.

¹⁸⁶ ErläutRV 1032 BlgNR 21. GP 25.

¹⁸⁷ Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Qualität von Kraftstoffen und die nachhaltige Verwendung von Biokraftstoffen (Kraftstoffverordnung 2012), BGBl II 2012/398.

für Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge [...] sowie Substitutionsregelungen und Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe festgelegt und ein Ziel für die Minderung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen gesetzt“ (§ 1 Abs 1 leg cit). In § 7 der Verordnung ist vorgesehen, dass „Meldepflichtige“ (vgl § 2 Z 34 leg cit) ebendiese sog „Lebenszyklustreibhausgasemissionen“¹⁸⁸ der Kraftstoffe stufenweise abzusenken haben.

§ 11 Abs 5 betrifft die Beimengung von Stoffen zur Substitution von Erdölderivaten. Der Absatz wurde mit der 6. KFG-Novelle¹⁸⁹ angefügt; einer Substitution von Erdölderivaten durch den Einsatz von Biomasse wurde schon damals große Bedeutung beigemessen.¹⁹⁰ Die Art und Menge der Ersatzstoffe sind unter anderem „nach den Erfordernissen [...] der Vermeidung von Luftverunreinigungen im Sinne des Abs. 3“ durch Verordnung festzusetzen. Obwohl an dieser Stelle begrifflich von „Luftverunreinigungen“ gesprochen wird, bildet hier durch den Verweis auf Abs 2 offenbar auch die „übermäßige Bildung von Treibhausgasen“ ein Verordnungskriterium.

3.2. Genehmigung und Zulassung von Kraftfahrzeugen

Das Verfahren zur Genehmigung von Kraftfahrzeugen ist unionsrechtlich vollharmonisiert.¹⁹¹ Zunächst war mit der **RL 2007/46/EG**¹⁹² „ein umfassender EU-Genehmigungsrahmen für Kraftfahrzeuge [...] geschaffen“¹⁹³ worden. Diese RL wurde durch die **VO (EU) 2018/858**¹⁹⁴ aufgehoben, wodurch letztere nunmehr „harmonisierte Vorschriften und Grundsätze für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen“¹⁹⁵ festlegt. Die Verweise auf die RL 2007/46/EG im nationalen Recht gelten nach Maßgabe einer Entsprechungstabelle als Bezugnahme auf die neue Verordnung. Ergänzend zu nennen ist die **VO (EG) 715/2007**¹⁹⁶, deren Bestimmungen „technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen [...] wie emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen“¹⁹⁷ enthalten. Es werden Abgasgrenzwerte normiert und es erfolgt eine Klassifizierung von Kfz in EURO-

¹⁸⁸ Dabei handelt es sich gem § 2 Z 18 um „sämtliche CO₂-, CH₄- und N₂O-Nettoemissionen, die dem Kraftstoff (einschließlich aller beigemischten Bestandteile) oder dem Energieträger zugeordnet werden können“.

¹⁸⁹ BGBl I 1982/362.

¹⁹⁰ Novak in Novak/Schneider (Hrsg), Österreichisches Straßenverkehrsrecht - Kraftfahrrecht (90. Lfg 2020) § 11 KFG.

¹⁹¹ Vgl Frankl-Templ, Elektromobilität und Recht (2017) 26 ff.

¹⁹² Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), ABi L 2007/263, 4.

¹⁹³ ErwGr 2 VO (EG) 2018/858.

¹⁹⁴ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABi L 2016/151, 9.

¹⁹⁵ ErwGr 7 VO (EG) 2018/858.

¹⁹⁶ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6), ABi L 2007/171, 4.

¹⁹⁷ Art 1 Abs 1.

Abgasnormen.¹⁹⁸ Im Hinblick auf CO₂-Emissionen besteht zwar ein harmonisiertes Prüfverfahren¹⁹⁹ als Durchführungsmaßnahme zur VO (EG) 715/2007; **CO₂-Grenzwerte** sind allerdings nach geltendem Recht **nicht als Typengenehmigungskriterium vorgesehen**.²⁰⁰

Aufgrund der Dichte des unionsrechtlichen Regelungsnetzes wird eine Kommentierung der nationalen Bestimmungen (§§ 28 ff) unterlassen. Vielmehr soll im Folgenden auf den Diskussionspunkt der Betriebs- und Zulassungsverbote und den einschlägigen unionsrechtlichen Rahmen eingegangen werden.

3.2.1. „Betriebs- oder Zulassungsverbote“

Der Mobilitätsmasterplan 2030 nennt als Ziel die Neuzulassung ausschließlich emissionsfreier Pkw bis zum Jahr 2030.²⁰¹ Auf europäischer Ebene findet im Hinblick auf eine CO₂-Neutralität von Pkw per 2035 derzeit eine ähnliche Diskussion statt.²⁰²

Unter dem Titel „Betriebs- bzw Zulassungsverbote“ kann ein zu untersuchendes ordnungsrechtliches Maßnahmenbündel zur potenziellen Erreichung dieser Zielsetzungen verstanden werden. Dieses besteht aus zwei flankierenden Instrumenten: Mit **Zulassungsverboten** wird verhindert, dass mit fossilen Kraftstoffen betriebene Kfz (bzw in einem ersten Schritt allenfalls bestimmte Gruppen davon) zum Betrieb auf österreichischen Straßen weiterhin angemeldet werden können. Dies würde unzweifelhaft dazu führen, dass die Verwendungsdauer bereits zugelassener Fahrzeuge durch deren Eigentümer bzw Verwender nach allen Möglichkeiten verlängert wird. Dementsprechend wäre es notwendig, im Hinblick auf diese bereits zugelassenen Fahrzeuge gleichzeitig mit einem **Betriebsverbot** vorzugehen, um den Regelungszweck der Zulassungsverbote nicht zu vereiteln.²⁰³

Obzwar nicht daran zu zweifeln ist, dass derartigen ordnungsrechtlichen Instrumenten eine weitreichende klimaschützende Effektivität zuzusprechen wäre, dürfen die damit verbundenen rechtlichen Auswirkungen nicht außer Acht gelassen werden. Es handelt sich um eingriffsin- intensive Maßnahmen, welche aus grundrechtlicher Sicht einer Rechtfertigung zugänglich sein müssten. Vor allem ist es aber die Vollharmonisierung durch die bereits angesprochenen unionsrechtlichen Vorgaben, die den Handlungsspielraum des nationalen Gesetzgebers sehr eng begrenzen.

¹⁹⁸ *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (170).

¹⁹⁹ Das damit angesprochene WLTP-Prüfverfahren richtet sich bei leichten Kfz nach der VO (EU) 2017/1151, ABl L 2017/175, 2.

²⁰⁰ *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht 3; *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (170).

²⁰¹ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 39.

²⁰² Vgl *Europäische Kommission*, Europäischer Grüner Deal – die Verwirklichung unserer Ziele (2021) 10 f (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/FS_21_3688); in der Mitteilung der EK, „Fit für 55“: auf dem Weg zur Klimaneutralität – Umsetzung des EU- Klimaziels für 2030, COM (2021) 550 final, selbst ist dagegen allgemeiner von einer „Überarbeitung der CO₂- Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge“ auf dem „Weg hin zu emissionsfreier Mobilität“ die Rede).

²⁰³ *Geringer*, Mobilität und Klimaschutz 118.

Konkret ist in **Art 6 Abs 5 VO (EU) 2018/858**²⁰⁴ vorgesehen, dass das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von [...] Fahrzeugen, die dieser Verordnung entsprechen, nur bei Heranziehen einer Schutzklausel iSd Kapitels XI verboten, beschränkt oder behindert werden darf.²⁰⁵ In Bezug auf die Emissionen von Fahrzeugen sieht **Art 10 Abs 1 VO (EG) 715/2007** eine wesentliche Sperrwirkung vor. So darf ab dem 2. Juli 2007 die EG-Typengenehmigung oder die nationale Typengenehmigung nicht versagt, die Zulassung nicht verweigert sowie der Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeuges nicht untersagt werden, wenn dies aus Gründen der Emissionen oder des Kraftstoffverbrauchs erfolgt und das betreffende Fahrzeug der VO und ihren Durchführungsmaßnahmen, insbesondere den in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerten bzw den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten, entspricht.

Was nun **CO₂-Emissionen** betrifft, so bestehen keine einschlägigen Grenzwerte im Typengenehmigungsverfahren. Gegen die Möglichkeit des nationalen Gesetzgebers, nach aktueller Unionsrechtslage (etwa im Rahmen des KFG) innerstaatliche Grenzwerte festzulegen, spricht Folgendes: Einerseits bedeutet aufgrund der *Vollharmonisierung* des Typengenehmigungsregimes gerade das Fehlen an CO₂-Grenzwerten auf unionsrechtlicher Ebene, dass solche auch innerstaatlich nicht vorgesehen werden dürfen. Andererseits geht aus der gegenwärtigen Systematik der unionsrechtlichen Vorgaben hervor, dass klimaschützende Maßnahmen bereits im Rahmen der *Herstellung* von Fahrzeugen, nicht aber bei der Typengenehmigung, greifen.²⁰⁶ So legt die VO (EU) 2019/631²⁰⁷ CO₂-Flottengrenzwerte²⁰⁸ fest; damit – und bis dato nur damit – findet der Klimaschutz im vorliegenden Zusammenhang Berücksichtigung.

Nun besteht nach Maßgabe des AEUV unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit eines „**nationalen Alleinganges**“, dh einer „Harmonisierungsdurchbrechung“²⁰⁹. Soll ein höheres Schutzniveau eingeführt werden, muss dieses aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse im Bereich des Umweltschutzes und aufgrund eines spezifischen Problems des betroffenen Mitgliedstaates erforderlich sein.²¹⁰ Im Anschluss hat die Kommission eine Prüfung hinsichtlich der „Eignung, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit“ durchzuführen.²¹¹ Diese Voraussetzungen für einen nationalen Alleingang liegen iZm der vorliegenden Thematik nicht vor.²¹² Dies zeigt sich schon daran, dass der globale Klimawandel kein „spezifisches Problem“

²⁰⁴ Im Rahmen der nunmehr aufgehobenen RL 2007/46/EG war Art 4 Abs 3 die einschlägige Bestimmung.

²⁰⁵ Anderes gilt nur, wenn harmonisierten Abmessungen, Gewichte und Achslasten in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG überschritten werden.

²⁰⁶ *Geringer/Romirer*, ZVR 2021, 169 (170).

²⁰⁷ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, ABl L 2019/111, 13.

²⁰⁸ Siehe dazu *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht 12.

²⁰⁹ *Leidenmühler* in *Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 114 AEUV Rz 63.

²¹⁰ *Leidenmühler* in *Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 114 AEUV Rz 68.

²¹¹ *Leidenmühler* in *Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 114 AEUV Rz 75 ff.

²¹² AA *Verheyen/Pabsch*, Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor – Keine Neuzulassung von PKW mit Otto- oder Dieselmotoren ab 2025 (2017); eine dahingehende Prüfung nimmt *Geringer*, Mobilität und Klimaschutz 122 ff vor.

eines Mitgliedstaates darstellt. Von einem solchen kann nämlich nicht mehr gesprochen werden, „wenn es in mehreren oder gar allen MS als vergleichbar angesehen wird“²¹³.

Diese kurzen Ausführungen lassen erkennen, dass die ordnungsrechtlichen Instrumente der Zulassungs- und Betriebsverbote zwar in der Theorie effektive Klimaschutzmaßnahmen darstellen würden, sich aber angesichts des **fehlenden nationalen Regelungsspielraumes** im Moment nicht erfolversprechend verwirklichen lassen. Solange den Mitgliedstaaten keine Handlungsspielräume – etwa in Form von CO₂-Grenzwerten – eingeräumt werden, ist eine unionsrechtskonforme Ausgestaltung nationaler Zulassungs- und Betriebsverbote kaum denkbar. Der Mobilitätsmasterplan bezieht sich nicht auf eine Einräumung entsprechender Handlungsspielräume, sondern auf eine „konsequente[...] weitere[...] Reduktion der CO₂-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene“²¹⁴. Diese Flottengrenzwerte sind bereits an die Hersteller adressiert²¹⁵ und betreffen nicht erst die Zulassung. Da wie dort lässt sich aber eine übereinstimmende Feststellung treffen: Für die Umsetzung der untersuchten Maßnahme ist man auf den Unionsgesetzgeber angewiesen.

Die EK hat im Juli 2021 einen **Vorschlag für eine Änderung der VO (EU) 2019/631**²¹⁶ im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen vorgelegt.²¹⁷ Darin wird festgehalten, dass die Erreichung der Klimaziele eine Verschärfung der in der VO vorgesehenen Auflagen erfordert.²¹⁸ Für die Zeit ab 2030 soll daher eine Festlegung neuer, strengerer CO₂-Emissionsminderungsziele erfolgen,²¹⁹ was dazu führen soll, dass die Hersteller „deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt bringen“ müssen.²²¹ Der eigentliche Umbruch ergibt sich sodann etwas versteckt aus einem neu einzufügenden Art 1 Abs 5a VO (EU) 2019/631: Demnach soll ab dem 1. 1. 2035 für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Pkw sowie neuer leichter Nutzfahrzeuge ein EU-weiter Flottenzielwert gelten, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100% entspricht. Die „verschärften CO₂-Emissionsnormen“ sind somit, wie es in den ErwGr²²² heißt, „in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral“ bzw bleiben „für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen [...] verschiedene Technologien verfügbar“. Über die „Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr“ soll die EK bis zum 31. 12. 2025, und ab diesem Zeitpunkt alle zwei Jahre, einen Bericht erstatten, um damit den Bedarf an zusätzlichen Maßnahmen auszuloten.²²³

²¹³ *Leidenmühler* in *Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 114 AEUV Rz 70 mwN.

²¹⁴ BMK, Mobilitätsmasterplan 37.

²¹⁵ Siehe Art 4 Abs 1 VO (EU) 2019/631.

²¹⁶ Diese regelt CO₂-Neuwagenflottengrenzwerte bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

²¹⁷ Die nachfolgenden Ausführungen sind entnommen aus *Schulev-Steindl/Romirer/Liebenberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand, RdU 2021 (im Erscheinen).

²¹⁸ ErwGr 8 COM (2021) final.

²¹⁹ ErwGr 10 COM (2021) final.

²²¹ ErwGr 15 COM (2021) final.

²²² ErwGr 9 COM (2021) final.

²²³ Art 14a COM (2021) final.

3.3. Überprüfung und Begutachtung von Kfz

§ 56 regelt eine „besondere Überprüfung“, die durchzuführen ist, wenn im Hinblick auf gewisse Tatsachen Bedenken bestehen. Die Materialien nennen als Beispiel das „Entfernen der Drosselblende im Ansaugkanal zur Erhöhung der Leistung bei speziell für den österreichischen Markt gedrosselten Fahrzeugen“²²⁴. Die Überprüfung bezieht sich nicht auf die Verursachung von CO₂-Emissionen, insbesondere sind die von Abs 1 Z 2 und Abs 2 erfassten „schädlichen Luftverunreinigungen“ hier wohl als „Luftschadstoffe ieS“ zu verstehen. So wäre in Abs 1 überhaupt in Frage zu stellen, wie hinsichtlich erhöhter CO₂-Emissionen „Bedenken bestehen“ können, sind diese doch sinnlich kaum wahrnehmbar.

Selbst bei einer Erfassung von THG vom Prüfungsumfang des § 56 hätte dies nach gegenwärtiger Rechtslage keinen nennenswerten Klimaschutzrelevanten Effekt. Entsprechende Bedenken führen zu einer Überprüfung, ob das Fahrzeug den Vorschriften des KFG und darauf basierender Verordnungen entspricht. CO₂-Grenzwerte im Hinblick auf eine Betriebserlaubnis sind aber im nationalen Recht nicht vorgesehen und wären – da es solche Grenzwerte auch auf EU-Ebene nicht gibt – aufgrund der Vollharmonisierung auch nicht mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen. Im Ergebnis kann hinsichtlich der Bestimmung des § 56 *Klimaneutralität* konstatiert werden.

Als Verfahrensbestimmung zur klimaschutzrechtlich nicht relevanten besonderen Überprüfung gem § 56 erweist sich auch § 57 als *klimaneutral*. Die vorgesehenen Befugnisse können sich nur mittelbar und kurzzeitig *klimafreundlich* auswirken, indem durch die Abnahme der Kennzeichentafeln das betreffende Fahrzeug vorerst nicht mehr in Verkehr gehalten wird.

Die Kriterien der § 57a-Begutachtung („Verkehrs- und Betriebssicherheit“; „übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen“) sind seit der 9. KFG-Novelle unverändert geblieben. Mit dieser Novelle sollten – unter anderem auch durch die Aufnahme des Kriteriums „schädlichen Luftverunreinigungen“ in vielen Bestimmungen – wirkungsvolle Umweltschutzmaßnahmen gesetzt werden.²²⁵ Im Rahmen der periodischen Abgasüberprüfung gem § 57a bestehen bei Benzinfahrzeugen **Emissionsgrenzwerte** für unverbrannte Kohlenwasserstoffe sowie für Kohlenmonoxid;²²⁶ bei Fahrzeugen mit Dieselmotor ist lediglich ein Trübungswert der Abgase durch Ruß als Parameter heranzuziehen.²²⁷ Klimaschutzrechtliche Relevanz kann der Bestimmung des § 57a daher nicht zugemessen werden. Hier würde der nationale Gesetzgeber auch an unionsrechtliche Grenzen stoßen.

§ 58 sieht eine „Prüfung an Ort und Stelle“ vor, die bei Gefahr im Verzug zur Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln führt. Genannt werden wiederum „schädliche Luftverunreinigungen“, wodurch nach den Materialien eine Möglichkeit geschaffen werden sollte, „auch vor Ort die Kennzeichentafeln abzunehmen, wenn mit dem Fahrzeug eine zu starke Umweltbelastung verbunden ist [...]“²²⁸. Vor allem das Tatbestandsmerkmal „Gefahr im

²²⁴ ErläutRV 712 BlgNR 20. GP 41.

²²⁵ ErläutRV 349 BlgNR 16. GP 4.

²²⁶ *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht 39.

²²⁷ *Lichtblau/Schodl*, Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht 40.

²²⁸ ErläutRV 1032 BlgNR 25. GP 31.

Verzug“ spricht jedoch dafür, dass CO₂-Emissionen aus dem Anwendungsbereich dieser Bestimmung auszuklammern sind bzw sich dieser auf „Luftschadstoffe ieS“ beschränkt. Durch die Abnahme der Kennzeichentafeln soll ad hoc auf Gefahren reagiert werden; eine erhöhte CO₂-Konzentration ist dagegen keine derartige Gefahr, auf welche schlagartig zu reagieren ist. Zudem wäre eine Abnahme der Kennzeichentafeln aus Gründen einer erhöhten CO₂-Emission unionsrechtlich wohl nicht statthaft, würde hier doch die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges aus im Unionsrecht nicht vorgesehenen Gründen untersagt werden. Dasselbe gilt im Rahmen des **Abs 3** (Vorführung des Fahrzeuges), worin auf die Prüfung gem Abs 2 verwiesen wird.

3.4. Verschiedenes

§ 26a enthält verschiedenste Verordnungsermächtigungen, welche über weite Strecke *klima-neutral* sind. In die Verordnungsermächtigung des **Abs 1** („nähere Bestimmungen zu den in den §§ 4 bis 26 enthaltenen Vorschriften über die Bauart der Fahrzeuge sowie über die Bauart ihrer Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände, deren Wirksamkeit und Anbringung am Fahrzeug“) könnten eventuell ökologische Gesichtspunkte neben den „Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit“ Eingang finden.

Die Farbe der Schriftzeichen von Kennzeichentafeln für Kraftfahrzeuge der Klasse L, M1, M2, M3, N1, N2 und N3, jeweils mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb, ist gem § 49 Abs 4 Z 5 grün. Dies wurde mit der 34. KFG-Novelle²²⁹ anstelle einer zuerst geplanten blauen Begutachtungsplakette umgesetzt.²³⁰ Eine spezielle Kennzeichnung der *klimafreundlichen* Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ist zweckmäßig, weil iZm allfälligen Begünstigungen daran angeknüpft wird. So sind etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen nach IG-L gem § 14 Abs 2a Z 2 leg cit nicht auf gem § 49 Abs 4 Z 5 gekennzeichnete Fahrzeuge anzuwenden.

§ 98 enthält eine Verordnungsermächtigung zur ziffernmäßigen Festsetzung von Geschwindigkeiten. Diese Geschwindigkeiten ergeben sich „aus dem Wesen und der Art der Kraftfahrzeuge“²³¹ und werden aus Sicherheitsgründen verordnet; eine Berücksichtigung des Klimaschutzes war im Rahmen dieser überwiegend aus 1967 stammenden Bestimmung nicht intendiert. Es handelt sich hierbei im Übrigen auch um keine systematisch passende Gesetzesstelle für die Normierung von Höchstgeschwindigkeiten aus Klimaschutzgründen; derartiges ist in der StVO vorzusehen.

Gem § 98 Abs 2 kann der Landeshauptmann zum Zweck der Erprobung von Kfz das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeiten zulassen, wenn die Verkehrssicherheit hierdurch nicht gefährdet wird. Diese Bestimmung ist seit der KFG-Stammfassung weitgehend unverändert und wurde seinerzeit mit „wiederholten Ansuchen der Kraftfahrzeugindustrie“ begründet.²³² Aus Klimaschutzermäßigungen ist diese Ermächtigung nicht uneingeschränkt zu befürworten, weil im Hinblick auf das im Grundsatz *klimaschädliche* Überschreiten der Geschwindigkeiten lediglich die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit als Tatbestandsmerkmal normiert ist.

²²⁹ BGBl I 2017/9.

²³⁰ *Frankl-Templ*, ZVR 2017, 156 (157).

²³¹ ErläutRV 186 BlgNR 11. GP 117.

²³² ErläutRV 186 BlgNR 11. GP 117.

Ökologische Gesichtspunkte, welche den Tatbestand einschränken, wären in Betracht zu ziehen.

§ 101 Abs 1 sieht unter anderem vor, dass die Beladung von Kfz und Anhängern grundsätzlich nur bei Einhaltung der höchstzulässigen Gewichte erfolgen darf. Der Einhaltung dieser Gewichte kommt aufgrund des Zusammenhangs von Gewicht und verursachten CO₂-Emissionen²³³ eine klimaschutzrechtliche Relevanz zu.

Gem Abs 2 ist unter Beachtung der Grenzen und Voraussetzungen einer Verordnung gem Abs 6 eine Überschreitung zulässig. Als Kriterien für ebendiese Verordnungen werden die „Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit“ festgelegt. Aus Sicht des Klimaschutzes wäre hier eine Rücksichtnahme (auch) auf ökologische Aspekte zu erwägen.

Die in Abs 5 genannten Transporte und Fahren bedürfen einer Genehmigung des Landeshauptmannes. Dabei ist auf Abs 5 Z 2 hinzuweisen, wonach nur dann bewilligt werden darf, „wenn die Beförderung – ausgenommen Beförderungen bei denen die Be- und Entladestelle nicht mehr als 65 km Luftlinie voneinander entfernt sind – wenigstens zum größten Teil der Strecke mit einem anderen, *umweltverträglicheren Verkehrsträger* (insbesondere Bahn, Schiff) nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand durchgeführt werden kann“. Nach den Erläuterungen wurde hier bewusst eine „Maßnahme zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene“ gesetzt.²³⁴ Diese Einschränkung kann als *klimafreundlich* eingestuft werden.

Im Zusammenhang mit der Möglichkeit einer Bewilligung iSd Abs 5 unter **Auflagen** wäre neben den „Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit“ auch der Umwelt- bzw Klimaschutz zu nennen.

§ 102 normiert Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers. Gem § 102 Abs 4 darf dieser (unter anderem) nicht mehr schädliche Luftverunreinigungen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist. Davon erfasst ist auch die Verpflichtung zum Abstellen des Motors, denn ein „Laufenlassen“ stellt eine „vermeidbare Luftverunreinigung“ dar. Der Klimaschutz wird unter dem Begriff der „schädlichen Luftverunreinigung“ wohl nicht hinreichend Deckung finden, weshalb eine ausdrückliche Berücksichtigung vorzuschlagen wäre. Überhaupt wäre eine Modifikation bzw Ergänzung im Rahmen des § 102 dahingehend zu überlegen, dem Fahrzeuglenker die generelle Pflicht aufzuerlegen, das Fahrzeug nach Maßgabe der jeweiligen Verkehrssituation **möglichst effizient und mit Rücksicht auf die verursachten** (auch CO₂-)Emissionen zu lenken. Möglicherweise dürfte sich die Ausformulierung einer entsprechenden Berücksichtigung bzw eines Gebots schwierig gestalten, sind daran doch Sanktionen geknüpft (Stichwort: „Klarheitsgebot“) und muss dieses doch praktisch in weiterer Folge vollzogen werden können.

²³³ Siehe dazu BMK (Hrsg), Statusbericht zu den CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich im Jahr 2019 31 f.

²³⁴ AB 1039 BlgNR 18. GP 3.

4. Bundesstraßen-Mautgesetz 2002

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das BStMG 2002 idF BGBl 2021/155.

Das BStMG differenziert – nach allgemeinen Bestimmungen im ersten Teil – durch die Aufteilung in einen zweiten (§§ 6 ff) und einen dritten (§§ 10 ff) Teil zwischen einer fahrleistungsabhängigen und einer zeitabhängigen Maut. Diese Unterscheidung lässt sich auf den unionsrechtlichen Hintergrund zurückführen und wird auch der vorliegenden Untersuchung zugrunde gelegt.

4.1. Allgemeines

Gem § 1 Abs 2 hat „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [...] im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecken, in deren Verlauf Anschlussstellen nicht niveaufrei ausgeführt sind, von der Mautpflicht auszunehmen“. Diese Bestimmung wurde mit BGBl I 2007/82 aufgenommen; zuvor waren in der WegekostenRL (Art 7 Abs 2 lit b aF) Kriterien für die Bemautung von Straßen vorgesehen.²³⁵ Mit Wegfall dieser unionsrechtlichen Voraussetzungen sollte „im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit sowie der Flüssigkeit des Verkehrs [...] nunmehr in § 1 Abs. 2 für die Bemautbarkeit von Bundesstraßenstrecken die niveaufreie Ausführung der Anschlussstellen in ihrem Verlauf vorgesehen“ werden.²³⁶ Daran anknüpfend können Straßenstrecken gem § 1 Abs 3 BStG nur als Bundesstraßen übernommen werden, wenn sie gem § 1 Abs 2 zur Bemautung geeignet sind. Bestehende Bundesstraßen mit nicht niveaufrei ausgeführten Anschlussstellen sind bis zu ihrer Anpassung nicht bemautbar.²³⁷ Auf Grundlage des § 1 Abs 2 ist die Mautstreckenausnahmereverordnung 2010²³⁸ erlassen worden, womit allerdings lediglich eine Bundesstraßenstrecke²³⁹ von der Mautpflicht ausgenommen wird. Der Ausnahme des § 1 Abs 2 wird daher keine weiter zu thematisierende praktische Relevanz im Hinblick auf den Klimaschutz beigemessen werden können, was eine Einstufung als *klimaneutral* nahelegt.

§ 5 enthält Ausnahmen von der Mautpflicht, die sowohl die fahrleistungs- als auch die zeitabhängige Maut betreffen.²⁴⁰ Aus Sicht des Klimaschutzes sind auch diese allgemeinen Ausnahmen zunächst zu hinterfragen. § 5 betrifft jedoch Fälle von öffentlichem Interesse (etwa bei Fahrzeugen iSd § 20 Abs 1 Z 4 und Abs 5 KFG) oder völkerrechtlichen Ursprungs. Die in Frage stehenden Ausnahmen sind daher klimaschutzrechtlich nicht zu beanstanden und können als *klimaneutral* eingestuft werden.

²³⁵ Siehe § 1 Abs 2 idF BGBl I 2002/109.

²³⁶ ErläutRV 217 BlgNR 23. GP 3.

²³⁷ ErläutRV 217 BlgNR 23. GP 3.

²³⁸ BGBl II 2010/204.

²³⁹ Siehe § 1 der Verordnung: „Ausgenommen von der fahrleistungsabhängigen und der zeitabhängigen Mautpflicht ist die unter Verkehr stehende Bundesstraßenstrecke der S 5 Stockerauer Schnellstraße im Abschnitt zwischen dem Knoten Jettsdorf (S 33) und Krems (Landesstraße B 3, Landesstraße B 37).“

²⁴⁰ ErläutRV 1139 BlgNR 21. GP 16.

4.2. Fahrleistungsabhängige Maut (§§ 6 ff)

Die Maut ist im Bereich des Schwerverkehrs (Kfz mit einem hzG von über 3,5 t) fahrleistungsabhängig ausgestaltet; es bestehen hier zu berücksichtigende unionsrechtliche Vorgaben. Zumal sich die europäische Gesetzgebung dem Rahmen dieses Klimachecks entzieht, kann eine klimaschutzrechtliche Analyse nur zurückhaltend erfolgen. Die einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts haben naturgemäß maßgebende Auswirkungen auf die gegenwärtige Ausgestaltung der innerstaatlichen Rechtslage, weshalb sie dennoch Erwähnung finden sollen.

4.2.1. RL 1999/62/EG („WegekostenRL“)

Kfz, die für den Güterverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren hzG über 3,5 t beträgt, fallen in den sachlichen Anwendungsbereich der **RL 1999/62/EG**²⁴¹ („**WegekostenRL**“).²⁴² Da auf den Güterverkehr abgestellt wird, werden Fahrzeuge zum Personentransport von der RL nicht erfasst. Räumlich enthält Art 7 Abs 1 WegekostenRL eine Ermächtigung zur Beibehaltung oder Einführung von Maut- und/oder Benützungsgebühren, welche sich grundsätzlich auf die transeuropäischen Straßennetze sowie auf andere Abschnitte der Autobahnnetze, die nicht dem transeuropäischen Straßennetz angehören, bezieht.

Das nationale Recht unterscheidet im Bereich der Fahrzeuge mit einem hzG von über 3,5 t dagegen nicht zwischen dem Güter- und Personenverkehr. So unterliegt die Benützung von Bundesstraßen mit mehrspurigen Kfz, deren hzG mehr als 3,5 t beträgt gem § 6 der fahrleistungsabhängigen Maut. Die Einbeziehung auch von Fahrzeugen des Personenverkehrs in den zweiten Teil des BStMG schlägt angesichts der nachstehenden Ausführungen eher zu Gunsten des Klimaschutzes aus.

Unter dem Begriff „Mautgebühr“ versteht die WegekostenRL „eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich *nach der zurückgelegten Wegstrecke* und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet“²⁴³. Der europäische Gesetzgeber sieht iZm der „Mautgebühr“ also eine **fahrleistungsabhängige** Ausgestaltung vor. Zumal es durch die Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrleistung nicht zu einer vergleichbaren Privilegierung von „Vielfahrern“ kommt (siehe zu diesem Problem unten 4.3.), wird klimaschutzrechtlichen Anforderungen hierdurch eher entsprochen als mit zeitabhängigen Gebühren. Was die Bemessung der Tarife betrifft, so orientiert sich die Höhe der – einen Teil der Mautgebühr darstellenden – Infrastrukturgebühr gem Art 7g Abs 1 WegekostenRL an EURO-Emissionsklassen, dh immerhin an ökologischen Kriterien. Wie nunmehr bereits aus der Begriffsdefinition der Mautgebühr hervorgeht, ermöglicht die WegekostenRL seit der Fassung RL 2011/76/EU („Eurovignetten-RL“) in gewissem Rahmen zudem eine **Internalisierung externer Kosten**, nämlich im Hinblick auf Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung bzw Lärmbelastung.²⁴⁴

²⁴¹ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABI L 187, 42.

²⁴² Zum Anwendungsbereich der RL siehe Art 1 iVm Art 2 lit d leg cit.

²⁴³ Art 2 lit b WegekostenRL; zur (zeitabhängigen) „Benützungsggebühr“ siehe Art 2 lit c leg cit.

²⁴⁴ Art 7c WegekostenRL.

Klimaschutzrechtlich fällt auf: Ungeachtet der – Luftschadstoffe ieS betreffenden – Orientierung an EURO-Emissionsklassen, werden **THG bis dato ausgeklammert**. Auch sind Klimaschäden durch CO₂-Emissionen nach (noch) aktueller Rechtslage nicht von den Kosten verkehrsbedingten Luftverschmutzung erfasst.²⁴⁵ Mit einem in Verhandlung befindlichen Änderungsvorschlag zur WegekostenRL soll dieser momentan noch ausbleibenden Berücksichtigung von CO₂ zukünftig begegnet werden (siehe dazu unten 4.2.3.).

4.2.2. Mauttarife für den Schwerverkehr im nationalen Recht (§ 9)

In Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben regelt § 9 die Ausgestaltung der Mauttarife auf nationaler Ebene. Grundkilometerentgelte für Fahrzeuge mit zwei Achsen sind gem Abs 2 durch Verordnung festzulegen, wobei seit 01.01.2021 die Mauttarifverordnung 2020²⁴⁶ in Kraft steht. In weiterer Folge wird der Mauttarif nach Anzahl der Achsen der Kfz und der von diesen gezogenen Anhängern differenziert (Abs 3). In Abs 4 wird klargestellt, dass die Berechnung der Mauttarife den einschlägigen Bestimmungen der WegekostenRL zu entsprechen hat.

Die Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten sind, wie oben erwähnt, gem § 9 Abs 5 nach den in Anhang 0 der WegekostenRL angeführten EURO-Emissionsklassen zu differenzieren. Zu betonen ist dabei, dass der Tarif für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb bzw mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb bis zu **75 Prozent unter dem höchsten Tarif für EURO-Emissionsklassen** liegen darf. Diese Tarifspreizung wurde erst mit BGBl I 2021/74 von 50 auf 75 Prozent erhöht.²⁴⁷ Damit sollte dem Wirkungsziel „Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ nachgekommen werden.²⁴⁸ Obzwar momentan bereits aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben nicht unmittelbar an CO₂-Emissionen angeknüpft wird, ist die diesbezügliche Rechtslage immerhin mittelbar *klimafreundlich*. Die Bestimmung schlägt zu Gunsten von emissionsfreien Fahrzeugen aus, die eben nicht nur keine Schadstoffe nach der EURO-Klassifizierung, sondern auch kein CO₂ emittieren. Unionsrechtlich ist diese 75-prozentige Tarifspreizung bis dato nicht verpflichtend vorgesehen; eine entsprechende Regelung ist aber im Änderungsvorschlag der WegekostenRL enthalten.²⁴⁹ Es wurde sohin einer kommenden unionsrechtlichen Vorgabe in durchaus zu begrüßender Weise innerstaatlich vorgegriffen.

§ 9 Abs 6 enthält grundsätzlich *klimafreundliche* Verordnungsermächtigungen zur Festsetzung/Erhöhung von Mautabschnitts-Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten. Gem **lit a** ist eine Festsetzung von höheren Mautabschnitts-Teiltarifen für „Mautabschnitte, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche und betriebliche Erhaltung überdurchschnittliche Kosten verursachen, insbesondere für die in § 10 Abs. 2 genannten Strecke“ möglich. **Lit b** betrifft die

²⁴⁵ Art 2 lit bc WegekostenRL versteht darunter „die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden“.

²⁴⁶ BGBl II 2020/555.

²⁴⁷ Vgl ErläutRV 683 BlgNR 27. GP 1.

²⁴⁸ AB 722 BlgNR 27. GP 1.

²⁴⁹ Siehe Art 7g Abs 4 letzter Satz des Änderungsvorschlages.

Hinzuaddierung eines Aufschlages iHv 15 (bzw 25²⁵⁰ Prozent) nach Maßgabe des Art 7f WegekostenRL. 25-prozentige Aufschläge sind in der Mauttarifverordnung 2020 in den §§ 3, 5 und 6 vorgesehen bzw eingerechnet. **Lit c** ermöglicht eine Erhöhung der Mautabschnitts-Teiltarife bzw des Grundkilometertarifs nach Maßgabe des **Art 9 Abs 1a WegekostenRL**. Hierdurch können „auf Straßen in städtischen Gebieten speziell zur Verringerung der Staubbildung oder zur Bekämpfung von Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung konzipierte Gebühren in nicht diskriminierender Weise“ erhoben werden. Positiv ist, dass auf dieser Grundlage eine Verordnungsermächtigung im BStMG vorgesehen wurde. Eine darauf basierende Verordnung ist jedoch, soweit ersichtlich, nicht ergangen.

Seit der Novelle BGBl 2016/38 ist nach dem nunmehrigen § 9 Abs 1 eine **Anlastung externer Kosten** (verkehrsbedingte Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung) auch im nationalen Recht angeordnet, wodurch die Maut nicht mehr ausschließlich den Straßenerhaltungskosten zweckgewidmet ist.²⁵¹ Die entsprechenden Tarife sind nach Maßgabe der **§§ 9 Abs 7 und 8** festzusetzen, wobei die für Fernstraßen vorgesehenen Höchstwerte des Anhangs IIIb der WegekostenRL nicht überschritten werden dürfen. Der nationale Handlungsspielraum wird hierdurch nicht vollständig ausgenutzt (siehe sogleich 4.2.2.1.). Für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ist konsequenterweise kein Grundkilometertarif zur Anlastung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung festzusetzen (vgl auch § 8 Mauttarifverordnung 2020).

Die Entgelte zur Anlastung externen Kosten sind nicht zum Straßenbau- bzw zur Straßenerhaltung aufzuwenden. Gem **§ 8b ASFINAG-Gesetz** sind diese vereinnahmten Benützungsentgelte von der ASFINAG „an den Bund zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu leisten“, wozu insbesondere Maßnahmen gem Art 9 Abs 2 WegekostenRL zählen. Da Art 9 Abs 2 lit d WegekostenRL die „Verringerung des CO₂-Ausstoßes und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen“ nennt, ergibt sich hierdurch über Umwege ein klimaschutzrechtlicher Anknüpfungspunkt.

4.2.2.1. Flächendeckende Gebührenerhebung und sonstige Spielräume

Durch die WegekostenRL kommt es zu keiner Voll-, sondern zu einer Mindestharmonisierung, weshalb immerhin gewisse Gestaltungsspielräume des nationalen Gesetzgebers vorhanden bleiben. Einige dieser Spielräume, die teilweise auch ein *klimafreundliches* Potential mit sich bringen würden, sind – bisweilen wohl auch aus Gründen der Komplexität – nicht wahrgenommen worden.

Art 7 Abs 1 WegekostenRL sieht vor, dass Maut- und/oder Benützungsgebühren „auf dem transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören“ beibehalten oder eingeführt werden *dürfen*. Der **zweite Satz** des Art 7 Abs 1 leg cit ermöglicht den Mitgliedstaaten, auch auf anderen Straßen Gebühren zu erheben, sofern damit keine Diskriminierung des internationalen Verkehrs bzw keine Verzerrung des Wettbewerbs

²⁵⁰ Siehe Art 7f lit b WegekostenRL: „[...] wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse investiert werden, die Infrastruktur in Berggebieten beinhalten;“.

²⁵¹ *Pürgy/Hofer*, Verkehrsrecht in *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht I⁴ (2019) 1112.

verbunden ist. Sekundärrechtlich wäre eine **flächendeckende Gebührenerhebung** daher grundsätzlich zulässig.²⁵²

Auf nationaler Ebene werden nun bekanntlich Autobahnen und Schnellstraßen bemaute; diese Strecken entsprechen 2 Prozent des gesamten Straßennetzes.²⁵³ Eine Bemauteung des untergeordneten Straßennetzes steht innerstaatlich mit einigen Rechtsfragen in Verbindung; dies betrifft etwa die finanzverfassungsrechtliche Ausgangslage. Hier wird vertreten, dass der Gesetzgeber mit den bundesgesetzlich festgelegten Mautgebühren ein privatrechtliches Entgelt und nicht eine hoheitliche Abgabe vorgesehen hat,²⁵⁴ was auch durch die Gesetzesmaterialien Deckung findet.²⁵⁵ Dies legt den Schluss nahe, dass nicht die Regelungen der Finanzverfassung, sondern Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG (bzw im Fall von Landesstraßen: Art 15 Abs 1 B-VG) die zugrunde liegenden kompetenzrechtlichen Bestimmungen darstellen; schließlich bezieht sich F-VG nicht auf privatrechtliche Entgelte.²⁵⁶ Allerdings nimmt das FAG 2017 eine Einordnung von Mautabgaben für die Benützung von „Höhenstraßen“ als ausschließliche Landes(Gemeinde)abgabe vor.²⁵⁷

Vor dem Hintergrund dieser widersprüchlich anmutenden Rechtslage kann konkludiert werden, dass eine Maut „**sowohl als öffentlich-rechtliche Abgabe als auch als privatrechtliches Entgelt**“ eingehoben werden kann²⁵⁸. Bei der Einhebung als Abgabe gilt: Da Abgaben für die Benützung anderer Straßen als „Höhenstraßen“ im FAG keine Erwähnung finden,²⁵⁹ kommt den Ländern diesbezüglich ein „eingeschränktes Abgabenerfindungsrecht“²⁶⁰ zu.²⁶¹ Dem einfachen Bundesgesetzgeber steht es im Rahmen seiner Kompetenz-Kompetenz jedoch frei, diese Abgaben in seine Zuständigkeit zu überführen.²⁶²

Hinzuweisen ist auf die mit einer flächendeckenden Gebührenerhebung verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen. Hierauf soll im vorliegenden Klimacheck nicht näher eingegangen werden, jedoch lässt sich unter anderem festhalten, dass ein für eine flächendeckende Erhebung benötigtes System nicht unwesentliche Investitionen erfordern würde.²⁶³

²⁵² Geringer, *Mobilität und Klimaschutz* 196 f.

²⁵³ Högelsberger, *Steuern im Verkehrssektor: Weit weg von der Kostenwahrheit, Fairness und Umweltbewusstsein*, *juridikum* 2019, 533 (534).

²⁵⁴ Nach Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs* 1108 lässt die Verwendung des Begriffs „Entgelt“ in den Straßensonderfinanzierungsgesetzen diesen Schluss zu.

²⁵⁵ Siehe den allgemeinen Teil zu den ErläutRV 1139 BlgNR 21. GP.

²⁵⁶ Öhlinger/Eberhard, *Verfassungsrecht* 129 Rz 258.

²⁵⁷ § 16 Abs 1 Z 8 FAG 2017: „Mautabgaben für die Benützung von Höhenstraßen von besonderer Bedeutung, die nicht vorwiegend der Verbindung von ganzjährig bewohnten Siedlungen mit dem übrigen Verkehrsnetz, sondern unter Überwindung größerer Höhenunterschiede der Zugänglichmachung von Naturschönheiten dienen;“

²⁵⁸ Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs* 1108.

²⁵⁹ Benützungsgebühren für Gemeindestraßen können jedoch auf § 16 Abs 1 Z 15 FAG 2017 („Gebühren für die Benützung von Gemeindevorrichtungen und -anlagen“) gestützt werden; siehe *Frank*, *Abgabenrecht in Pürgy* (Hrsg), *Das Recht der Länder II/2* (2012) 724. In das freie Beschlussrecht der Gemeinde fallen diese Gebühren allerdings nicht, da „Weg- und Brückenmaturen“ in § 17 Abs 3 Z 4 FAG 2017 ausdrücklich ausgenommen werden.

²⁶⁰ *Ehrke-Rabel*, *elements Steuerrecht*⁴ (2019) 19.

²⁶¹ Öhlinger/Eberhard, *Verfassungsrecht* 129 Rz 263.

²⁶² Öhlinger/Eberhard, *Verfassungsrecht* 129 Rz 261.

²⁶³ Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen siehe *Kummer/Dieplinger/Dobrovnik*, *Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich* (2015); Studie im Auftrag der *Wirtschaftskammer Österreich*.

Auf **Art 9 Abs 1a WegekostenRL** wurde bereits hingewiesen. Diese Ermächtigung hat im Rahmen der Verordnungsermächtigung gem § 9 Abs 6 lit c bundesgesetzlichen Niederschlag gefunden.

Im Hinblick auf die **§§ 9 Abs 7 und 8** dürften die Höchstgrenzen der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung unionsrechtlich **„mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert** werden soweit dies durch Straßensteigung bzw. -gefälle, geografische Höhe und/oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist“.²⁶⁴ Im Fall der Kosten der Lärmbelastigung entfällt das Kriterium „geografische Höhe“, jedoch kann eine Multiplikation auch durch einen „Amphitheatereffekt von Tälern“ gerechtfertigt sein.

Im nationalen Recht wurde von diesen Ermächtigungen nicht Gebrauch gemacht. Außerdem sind neben den Höchstwerten für „Fernstraßen“ in Anhang IIIb auch (höhere) Werte für **„Vorstadtstraßen“** vorgesehen. Die §§ 9 Abs 7 und 8 nehmen auch hierauf nicht Bezug.²⁶⁵

Schließlich kann darauf hingewiesen werden, dass eine Gebühr für externe Kosten auf Straßenabschnitten, auf welchen die Voraussetzungen für die Erhebung eines Aufschlages erfüllt sind, gem Art 7f Abs 4 WegekostenRL erhoben werden dürfen, sofern ein Aufschlag erhoben wird. Allerdings ist der Betrag des Aufschlages gem Abs 5 leg cit grundsätzlich von der Gebühr für externe Kosten abzuziehen, wodurch es nicht zu einer **Kumulierung von Gebühr und Aufschlag** kommt. Ausnahmen bestehen nach aktueller Unionsrechtslage bei Fahrzeugen der EURO-Emissionsklassen 0 bis III. Nach dem Änderungsvorschlag soll ab Januar 2023 auch für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI kein Abzug erfolgen müssen.²⁶⁶ Im nationalen Recht ist in § 11 Mauttarifverordnung 2020 normiert, dass die §§ 9 und 10 (diese sehen Grundkilometertarife zur Anlastung externer Kosten vor) nicht für jene Strecken gelten, auf denen Aufschläge iHv 25 Prozent eingehoben werden. Die unionsrechtliche Möglichkeit von Ausnahmen für die genannten Fahrzeuge findet, soweit ersichtlich, keine Berücksichtigung.

4.2.3. Änderungsvorschlag zur WegekostenRL

Bereits im Jahr 2017 erfolgte ein Vorschlag der EK²⁶⁷ zur Änderung der Wegekostenrichtlinie; das ordentliche Gesetzgebungsverfahren ist aktuell noch im Gange.²⁶⁸ Aus der Begründung des Vorschlags lässt sich ein Problembewusstsein ableiten, so wird etwa ausdrücklich hervorgehoben, dass es der aktuellen RL an „Elemente[n], die speziell zur Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen“²⁶⁹ mangelt. Vor diesem Hintergrund erscheinen vor allem die folgenden Änderungen im Rahmen dieses Klimachecks erwähnenswert: Zum einen sieht der Vorschlag eine **Ausweitung des Anwendungsbereichs** der Richtlinie auch auf Fahrzeuge mit einem hzG unter 3,5 t vor: Ein „Fahrzeug“ iSd Änderungsvorschlages ist gem Art 2 Z 15 „ein Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur

²⁶⁴ Siehe Anhang IIIb Z 1 WegekostenRL.

²⁶⁵ Nach den ErläutRV 1055 BlgNR 25. GP 3 soll dadurch „*einerseits die Einführung der Anlastung externer Kosten erleichtert und andererseits ein kleinräumiges und für die Mautschuldner unübersichtliches Tarifschema verhindert*“ werden.

²⁶⁶ Art 7f Abs 4 des Änderungsvorschlages.

²⁶⁷ COM (2017) 275 final.

²⁶⁸ Siehe zum aktuellen Stand: https://eur-lex.europa.eu/procedure/DE/2017_114.

²⁶⁹ COM (2017) 275 final 2.

Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr bestimmt ist oder verwendet wird“. Zudem sollen **CO₂-Emissionen** bei der Bemessung der Tarife berücksichtigt die Anknüpfung an die EURO-Emissionsklassen entfallen. Im Hinblick auf die Infrastrukturgebühr haben die Mitgliedstaaten innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten eines delegierten Rechtsaktes die Gebühr unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionswerte und der betreffenden Fahrzeugklasse zu differenzieren.²⁷⁰ Darüber hinaus soll eine Berücksichtigung im Rahmen der **Anlastung externer Kosten** möglich sein.²⁷¹ Konsequenterweise wird auch die Begriffsdefinition der „Gebühr für externe Kosten“ entsprechend modifiziert.²⁷² Auf unionsrechtlicher Ebene ist damit klimaschutzrechtlich ein wichtiger Schritt getan.

Eine weitere Änderung, welche die klimaschutzrechtliche Situation theoretisch ebenfalls verbessert, betrifft die **Querfinanzierungszuschläge** auf der Brenner-Route – dies freilich mit folgender Einschränkung: Zwar sollen anstelle der bisherigen Aufschläge iHv 25 Prozent²⁷³ nunmehr auch solche iHv 50 Prozent ermöglicht werden. Diese erhöhten Aufschläge sollen aber an eine Zustimmung der beteiligten und benachbarten Mitgliedstaaten (im Fall der Brenneroute: Deutschland und Italien) gebunden sein,²⁷⁴ was diesen Staaten demnach ein Veto einräumt und einen erhöhten Aufschlag praktisch unwahrscheinlich erscheinen lässt.

4.3. Zeitabhängige Maut

Leichte Nutzfahrzeuge mit einem hzG von unter 3,5 t unterliegen nach aktueller Unionsrechtslage nicht der WegekostenRL,²⁷⁵ wodurch in diesem Bereich auch keine unmittelbare sekundärrechtliche Bindung des nationalen Gesetzgebers besteht. Unter Beachtung der primärrechtlichen Schranken (insbesondere des allgemeinen Diskriminierungsverbots, der Grundfreiheiten und der Stillhalteverpflichtung gem Art 92 AEUV) sowie des nationalen Verfassungsrechts ist der Spielraum des österreichischen Gesetzgebers hier deutlich größer.²⁷⁶

IsE Veranschaulichung der primärrechtlichen Schranken kann auf die Entscheidung des EuGH in der **Rechtssache Österreich/Deutschland**²⁷⁷ aus dem Jahr 2019 verwiesen werden, worin die Ausgestaltung der deutschen Pkw-Maut als unionsrechtswidrig beurteilt wurde.²⁷⁸ Die Modalitäten der Infrastrukturmaut stellen freilich bereits insofern einen Verstoß gegen das

²⁷⁰ Art 7g Abs 4 des Änderungsvorschlags.

²⁷¹ Vgl dazu den in COREPER, doc ST 13827/20 vorgesehenen **Art 7cb**; eine Gegenüberstellung ist abrufbar unter https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=consil%3AST_5050_2021_REV_4.

²⁷² Siehe Art 2 Abs 8 in COREPER, doc ST 13827/20: *‘external cost charge’ means a charge levied for the purpose of recovering the costs [...] related to traffic-based air pollution, [...] traffic-based noise pollution and/or traffic-based CO₂ emissions [...].* “Traffic-based CO₂ emissions” sollen sodann in Art 2 Abs 8c wie folgt definiert werden: *„the cost of the damage caused by the release of carbon dioxide in the course of a vehicle”*.

²⁷³ Art 7f Abs 1 lit b WegekostenRL.

²⁷⁴ Siehe dazu **Art 7 Abs 1 lit b** in COREPER, doc ST 13827/20: *“upon agreement of all Member States which are part of that corridor and neighbouring the Member States in whose territory falls the section of the corridor to which a mark-up is applied”*.

²⁷⁵ Diese gelten nach aktueller Rechtslage nicht als „Fahrzeug“ iSd WegekostenRL.

²⁷⁶ Siehe dazu *Geringer*, *Mobilität und Klimaschutz* 163 ff.

²⁷⁷ EuGH C-591/17, *Österreich/Deutschland*, ECLI:EU:C:2019:504.

²⁷⁸ Siehe im Detail *Obwexer*, *ZfRV* 2020, 52.

allgemeine Diskriminierungsverbot (Art 18 AEUV) dar, als Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen ein Steuervorteil in mindestens der Höhe der Abgabe gewährt wurde.²⁷⁹ Dieser Konnex zwischen Infrastrukturabgabe und Steuerentlastung war auch ausschlaggebend für die Feststellung eines Verstoßes gegen die **Warenverkehrsfreiheit** (Art 34 AEUV)²⁸⁰ sowie die **Dienstleistungsfreiheit** (Art 56 AEUV).²⁸¹ Schließlich konstatierte der EuGH auch eine Verletzung der **Stillhalteverpflichtung** (Art 92 AEUV), zumal sich wiederum aufgrund der Kombination von Abgabe und Steuerentlastung eine ungünstigere Lage für ausländische Verkehrsunternehmer ergeben hatte.²⁸² Insgesamt wird die genannte Entscheidung zwar als gewisse Orientierung, nicht jedoch als feststehender Maßstab herangezogen werden können. Immerhin würden zukünftige Fallkonstellationen vielfach wohl insofern anders gelagert sein, als sie keine Steuerentlastung für inländische Fahrzeuge als flankierende Maßnahme enthielten.

Betrachtet man nun den österreichischen Status Quo, so ist unschwer erkennbar, dass klimaschützenden respektive ökologischen Anforderungen kaum vollständig Rechnung getragen werden kann. Anders als im Schwerverkehr ist im Bereich der einspurigen Kfz und mehrspurigen Kfz mit einem hzG von unter 3,5 t gem **§ 10 Abs 1** nämlich keine fahrleistungsabhängige, sondern eine zeitabhängige Maut vorgesehen. Die Entrichtung des Entgelts erfolgt durch den Erwerb einer Vignette für den Zeitraum von zehn Tagen, zwei Monaten oder einem Jahr (§ 11 Abs 2). Daraus ergibt sich die Konsequenz, dass Vielfahrer in Relation zu ihrem Benützungsausmaß der Straße günstiger aussteigen, was sich mit dem klimaschutzrechtlich anzustrebenden Verursacherprinzip nicht vereinbaren lässt. Will man jeden Straßennutzer für die Kosten der durch ihn (mit)verursachten Klimaschäden zur Verantwortung ziehen, wäre rein klimaschutzrechtlich betrachtet auch auf nationaler Ebene eine fahrleistungsabhängige Maut vorzusehen. Die konkrete Höhe der zu entrichtenden Maut hätte sich dann konsequenterweise auch an klimaschützenden Kriterien zu orientieren. Zu einem Kurzfazit siehe noch 4.3.2.

4.3.1. Vignettenpreise (§ 12)

Die Vignettenpreise sind gem **§ 12 Abs 1** durch Verordnung festzulegen. Dabei ist „auf die Kosten der Herstellung, Erweiterung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Einhebung der Mauten des Mautstreckennetzes Bedacht zu nehmen“. Diese Formulierung lässt erkennen, dass die Vignette in Österreich dazu dient, Straßen zu bauen und diese zu erhalten. Im Anwendungsbereich der WegekostenRL ist hinsichtlich der Infrastrukturkosten klar vorgegeben, dass sich diese an den „Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegennetzes orientieren“²⁸³ müssen. Obzwar auch außerhalb des Schwerverkehrs das Primärrecht Beachtung zu finden hat, besteht im Bereich der §§ 10 ff immerhin keine unmittelbare sekundärrechtliche Bindung. Nun stellt sich die Situation aber gerade hier ungünstiger dar als bei der fahrleistungsabhängigen Maut im Schwerverkehr. Während bei letzterem durch die Orientierung an den EURO-Klassen immerhin gewisse ökologische (wenn

²⁷⁹ EuGH C-591/17, *Österreich/Deutschland*, Rz 78.

²⁸⁰ EuGH C-591/17, *Österreich/Deutschland*, Rz 134.

²⁸¹ EuGH C-591/17, *Österreich/Deutschland*, Rz 149.

²⁸² EuGH C-591/17, *Österreich/Deutschland*, Rz 161 ff.

²⁸³ Art 7b Abs 1 WegekostenRL.

auch nicht klimaschützende) Anknüpfungspunkte vorhanden sind, bleiben solche bei der zeitabhängigen Maut außer Betracht. Zudem erscheinen die gegenwärtigen Preise der Vignetten²⁸⁴, festgelegt in der Vignettenpreisverordnung 2020,²⁸⁵ wenig geeignet, eine Verkehrsverlagerung etwa auf den öffentlichen Regionalverkehr herbeizuführen. Hier wäre zum einen zu untersuchen, inwiefern die Maut überhaupt als Lenkungsmaßnahme in Betracht kommen kann. Als weitere Maßnahme ist die Verquickung zwischen der Höhe der zu bezahlenden Gebühr und den verursachten CO₂-Emissionen zu nennen.

4.3.2. Kurzfazit zur zeitabhängigen Maut

Die Einstufung der §§ 10 ff als *klimaschädlich* wird aufgrund der offensichtlichen Begünstigung des Vielfahrens auch Befürworter des Vignettensystems nicht überraschen. Wenngleich die Implementierung eines klimakonformen Systems nicht nur wünschenswert, sondern zur Erreichung der gesetzten Klimaziele auch notwendig erscheint, dürfte der Erreichung eines Konsens iZm dieser Thematik ein schwieriger Prozess vorangehen. Es ist nicht zu verkennen, dass die Diskussion um die Schaffung einer fahrleistungsabhängigen Maut anstelle der Vignette gesellschaftliche und politische Brisanz aufweist. Allenfalls wird angesichts der in Verhandlung stehenden Neufassung der WegekostenRL (welche ja nach aktuellem Stand ihren aktuellen Anwendungsbereich erweitert) auch der aktuelle Zeitpunkt als für umfassende nationale Reformen inopportun wahrgenommen. Schließlich stehen mit der Schaffung eines fahrleistungsabhängigen Systems weitere Rechtsfragen in Zusammenhang. So wird insbesondere ein datenschutzkonformes Modell gefunden werden müssen, um Fahrbewegungen zu erheben und diese mit Fahrzeugeigenschaften (zB der CO₂-Emission) zu koppeln.²⁸⁶

4.3.3. Ausnahmen und Erleichterungen (§ 13)

§ 13 steht unter der Überschrift „Ausnahmen und Erleichterungen“ und sieht verschiedene Ausnahmen von der zeitabhängigen Maut vor. Klimaschutzrechtlich sind diese genauer zu untersuchen.

Gem § 13 Abs 1 können „Fahrzeuge, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist“ von der verpflichteten Mautentrichtung ausgenommen werden, und zwar unter der Voraussetzung, dass dadurch die „Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Mauteinhebung nicht beeinträchtigt werden“. Diesen Ausnahmen liegen beachtenswerte Aspekte zugrunde; ihnen wird zudem wohl kein allzu großer Anwendungsbereich zuzuerkennen sein. Dies rechtfertigt eine Einstufung als *klimaneutral*.

In § 13 Abs 1a werden mehrere Mautstrecken von der Verpflichtung zur Entrichtung einer zeitabhängigen Maut ausgenommen. Derartige Befreiungen sind zunächst zu hinterfragen, stellen sich doch eine Begünstigung für den MIV dar. Allerdings wurden die Ausnahmen im Ausschussbericht jeweils umfassend begründet²⁸⁷, wobei zB der Vignetten-Ausweichverkehr und

²⁸⁴ Die Jahresvignette kostet im Jahr 2021 **92,50 €** inkl. 20 % Umsatzsteuer. Ausgehend von ca. 250 Arbeitstagen im Jahr, kostet die Straßenbenützung den Pendlern daher **unter 40 Cent pro Tag**.

²⁸⁵ BGBl II 2020/410.

²⁸⁶ *Geringer*, Mobilität und Klimaschutz 194.

²⁸⁷ Siehe AB 3 BlgNR 27. GP 1 ff.

die damit einhergehenden Belastungen für die Legalausnahmen ursächlich sind. Diese werden sich vor diesem Hintergrund als *klimaneutral* einstufen lassen.

§ 13 Abs 1b widmet sich dem Problem, dass sich der Verkehr aufgrund der Verpflichtung zur Mautentrichtung auf nicht mautpflichtige Straßen verlagert („Mautflucht“) und im Umfeld dieser eine unzumutbare verkehrsbedingte Luftverschmutzung entsteht.²⁸⁸ Auf THG-Emissionen wirkt sich diese Bestimmung nicht aus, zumal der Verkehr insgesamt nicht verringert, sondern nur auf an sich mautpflichtige Straßen verlagert wird.

Die §§ 13 Abs 3 bis 8 betreffen die kostenlose Bereitstellung von Jahresvignetten an Personen mit Behinderteneigenschaft bei Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel. Diese Regelungen basieren auf sozialpolitischen Erwägungen und sollen hier nicht weiter beanstandet werden.

Durch die Verordnungsermächtigung gem § 13 Abs 10 kommt es aufgrund des hierdurch ermöglichten kostenlosen oder vergünstigten Erwerb von Mautkarten zu Anreizen für den MIV. Die Bestimmung wird als *klimaschädlich* einzustufen sein.

4.4. Sonstiges

Die ASFINAG hat Bestimmungen über die Benützung der Mautstrecken gem § 14 Abs 1 in einer Mautordnung festzulegen.²⁸⁹ Diese bedarf der Genehmigung des Bundesministerin, welche zu erteilen ist, „wenn die Mautordnung den gesetzlichen Vorschriften entspricht und wenn sie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht zuwiderläuft“ (§ 14 Abs 2). An dieser Stelle wäre zu überlegen, auch ökologische Genehmigungskriterien zu verankern.

In § 15 ist sodann ein obligatorischer (Abs 1) und fakultativer (Abs 2) Inhalt der Mautordnung gesetzlich vorgegeben. Der Klima- und Umweltschutz findet im Rahmen dieser Inhalte keine Berücksichtigung. Angesichts der eher „operativen“ Vorgaben ist fraglich, ob eine solche zweckmäßig erfolgen könnte.

§ 20 („Mautprellerei“) sanktioniert die Benützung einer Mautstrecke bei Nichtentrichtung der Maut, ist zur Erreichung der Effektivität notwendig und im Anwendungsbereich der WegkostenRL auch unionsrechtlich vorgeschrieben (vgl Art 9a leg cit). Durch die Bezahlung einer Ersatzmaut iHv maximal 250 Euro (§ 19) wird eine Mautprellerei nach Maßgabe des § 20 Abs 5 straflos. Die Erhöhung der Strafsätze bzw der Ersatzmaut würde zwar allenfalls Verwaltungsübertretungen hintanhaltend, insgesamt aber wohl kaum nennenswerte Rückgänge in der Straßenbenützung bedeuten. Aus Klimaschutzrechtlicher Sicht würde sich allenfalls anbieten, nicht nur den Mauttarif, sondern auch die Beträge der Ersatzmaut nach ökologischen Gesichtspunkten der Fahrzeuge zu differenzieren. Unionsrechtlich bestehen keine Vorgaben zur innerstaatlichen Ausgestaltung der Sanktionen.²⁹⁰ Freilich bräuchte eine derartige Differenzierung eine Steigerung des Vollzugsaufwandes mit sich.

²⁸⁸ AB 3 BlgNR 27. GP 4.

²⁸⁹ Die ASFINAG ist bezüglich der Erlassung der Mautordnung als beliehen anzusehen.

²⁹⁰ Pürgy/Hofer in *Holoubek/Potacs* 1080.

Im Zusammenhang mit § 24 wäre eine Zweckwidmung zumindest eines Teiles der Strafgeelder für Klimaschutzmaßnahmen bzw für „Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs“ (vgl § 8b Abs 1 ASFINAG-G) in Betracht zu ziehen.

§ 32 widmet sich „Straßensonderfinanzierungsgesetzen“. Nach diesen werden für Kfz mit einem hzG von unter 3,5 t fahrleistungsabhängige Mautgebühren eingehoben; für Kfz mit einem hzG von über 3,5 t basiert die Mauteinhebung auf den Bestimmungen im BStMG.²⁹¹ Im Hinblick auf die einzuhebenden Entgelte in den Straßensonderfinanzierungsgesetzen spielen Umwelt- oder Klimaschutzabwägungen keine Rolle. So besagt etwa § 2 Abs 2 des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes,²⁹² dass die Höhe des Entgelts für die Benützung nach der Fahrzeuggattung festzusetzen und darüber hinaus „auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Teilstrecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen“ ist. Eine Berücksichtigung anderer Merkmale als der Fahrzeuggattung ist möglich, „soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist“. Es wäre an dieser Stelle zu überlegen, ökologische Kriterien auch in die Straßensonderfinanzierungsgesetze aufzunehmen.

4.5. Exkurs: „City-Maut“

Unabhängig vom System der Bundesstraßen wird bisweilen die Möglichkeit sog „City-Mauts“ diskutiert. Es handelt sich hierbei naturgemäß nicht um eine durch das BStMG zu regelnde Angelegenheit, jedoch wird dieser Diskussionspunkt aus thematischen Gründen am Ende dieses vierten Kapitels kurz angesprochen.

Unter dem Begriff City-Maut wird die „Einhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur“²⁹³ verstanden. Möglich sind verschiedene Ausformungen: Die Tarifgestaltung kann raum-, zeit- oder fahrzeugbezogen ausgestaltet sein. Hinsichtlich der Bemessung der Gebühren könnte einerseits die Benützung von Straßenabschnitten ringförmig um den Stadtkern, dh das Überfahren eines „Gebührenrings“ einer Gebührenpflicht unterworfen werden (Kordonsystem). Andererseits ergeben sich durch die Bemaunung von Straßen innerhalb eines Gebietes (Gebietssystem) oder durch die Gebühreneinhebung für das Überfahren eines bestimmten Punktes (Punkt- oder Netzsystem) denkbare Varianten.²⁹⁴ Rechtsvergleichend bestehen City-Maut-Modelle in mehreren europäischen Städten.²⁹⁵ Etablierte Systeme finden sich etwa in London („London Congestion Charge“) oder Stockholm.²⁹⁶

Die in Ballungszentren führenden Straßen sind keine Bundesstraßen iSd BStG bzw BStMG. In erster Linie stellt sich daher die Frage nach den kompetenzrechtlichen Möglichkeiten

²⁹¹ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1113.

²⁹² Derselbe Wortlaut findet sich auch in anderen Straßensonderfinanzierungsgesetzen.

²⁹³ Dippold et al in UBA (Hrsg), Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Graz. Quantifizierung und Beurteilung (2018) 18.

²⁹⁴ Dippold et al in UBA 18 f; Riedl, City-Maut: eine (verfassungs-)rechtliche Betrachtung, ÖGZ 2007, 9.

²⁹⁵ Siehe die Tabelle in Dippold et al in UBA 19.

²⁹⁶ Eine Übersicht über diese Systeme gibt Schröder, Straßenverkehr: Eine Herausforderung für den Klimaschutz – am Beispiel der Innenstadtmaut in IUR/IUTR (Hrsg), Europäisches Klimaschutzrecht und erneuerbare Energien (2014) 60 f.

ten einer derartigen Abgabeneinhebung. Hier kann auf die Ausführungen zur „flächendeckenden Gebührenerhebung“ (siehe 4.2.1.1.) verwiesen werden, wonach den Ländern das Besteuerungsrecht zukommt. Zusätzlich gilt, dass die Einhebung einer City-Maut – da „Weg- und Brückenmaturen“ von § 17 Abs 3 Z 4 FAG 2017 ausgenommen werden – nicht auf das freie Beschlussrecht der Gemeinden gestützt werden kann.²⁹⁷

Bei der City-Maut handelt es sich – anders als bei Fahrverboten – nicht um eine ordnungsrechtliche Maßnahme, welche mit einer vergleichbaren Eingriffsintensität verbunden wäre. Vielmehr wird mit diesem ökonomischen Instrument²⁹⁸ ein Lenkungseffekt, nämlich die Reduktion des MIV innerstädtischen Gebieten, angestrebt („mit Steuern steuern“)²⁹⁹.

Der Vorteil einer gering(er)en Eingriffsintensität liegt zunächst auf der Hand: Je weniger stark in grundrechtlich geschützte Sphären eingegriffen wird, desto leichter fällt die Rechtfertigung einer Maßnahme. Eine durchdachte Ausgestaltung einer Gebührenerhebung – es wären zB Ausnahmetatbestände zwecks Bewahrung der Sachlichkeit notwendig – erscheint verfassungsrechtlichen Anforderungen auf den ersten Blick eher gerecht zu werden als das Ordnungsinstrument der intentionalen Verkehrsbeschränkung.

Bei der Etablierung einer einheitlichen City-Maut ist freilich eine regressive Verteilungswirkung zu erwarten.³⁰⁰ Demnach würden einkommensschwache Verkehrsteilnehmer härter belastet und bei Personen in höheren Einkommensschichten ein geringerer Lenkungseffekt hervorgerufen werden. Dessen ungeachtet kann hinsichtlich der öffentlichen Akzeptanz von City-Maut-Systemen gesagt werden, dass diese vor der Verwirklichung oftmals gering ist, nach der Umsetzung aber nicht unerheblich ansteigt. Dies hängt mit den erst im Nachhinein in Erfahrung gebrachten Vorteilen eines geringeren Verkehrsaufkommens zusammen.³⁰¹

Was schließlich die Effektivität von City-Maut-Systemen betrifft, kann auf eine durchgeführte Modellierung aus dem Jahr 2018 hingewiesen werden: Unter Annahme einer 100-prozentigen Gebührentrichtungsrate wurden – je nach konkreter Ausgestaltung des Mautsystems – CO₂-Einsparungen (relativ pro Werktag) zwischen 8,9 und 21,6 Prozent errechnet.³⁰² Betrachtet man das City-Maut-System in London, so sanken die CO₂-Emissionen in der Gebührenzone zwischen 2002 und 2003 um 16 Prozent.³⁰³

²⁹⁷ Geringer, *Mobilität und Klimaschutz* 182; siehe dazu auch *Schulev-Steindl/Romirer/Liebenberger*, RdU 2021 (im Erscheinen).

²⁹⁸ Zu ökonomischen Instrumenten im Umweltrecht siehe *Schulev-Steindl*, *Instrumente des Umweltrechts – Wirksamkeit und Grenzen* in FS Raschauer (2013) 544 ff.

²⁹⁹ *Högelsberger*, *juridikum* 2019, 533 (534).

³⁰⁰ *Sieg*, *Das verschmähte Instrument der (Fernstraßen- oder City-) Maut* in *Heimeshoff/Schnellenbach* (Hrsg), *List Forum für Wirtschafts- und Finanzpolitik* 46 (2020), 213 (219).

³⁰¹ *UBG* (Hrsg), *Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030* (2019) 41.

³⁰² Siehe die Ergebnisse der Emissionsmodellierung in *Dippold et al* in *UBA* 10.

³⁰³ *Ibesich/Nagl/Heinfellner* in *UBA* (Hrsg) *Ausgewählte Verkehrsmaßnahmen für Wien. Studie zu Umweltzone, Parkraumbewirtschaftung und Citymaut* (2018) 90.

5. Bundesstraßengesetz 1971

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das BStG 1971 idF BGBl 2021/156.

5.1. Allgemeines

§ 1 legt unter anderem fest, dass die im Verzeichnis des BStG angeführten Straßenzüge zu Bundesstraßen erklärt werden. Weitere Straßenzüge, die eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr erlangen, können nur auf Grund eines Bundesgesetzes als Bundesstraßen übernommen bzw. gebaut werden. Straßenzüge, die ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr verloren haben, werden durch Bundesgesetz als Bundesstraßen aufgelassen. Für die Übernahme bestehender Straßen als Bundesstraßen sieht Abs 3 die Bemaunungsfähigkeit als Voraussetzung vor.³⁰⁴ Es handelt sich hierbei um Anordnungen allgemeiner Natur, denen für sich genommen noch keine klimaschutzrechtliche Relevanz zugesprochen werden kann (*klimaneutral*). Auf die Formulierung der „Bedeutung für den Durchzugsverkehr“ iZm Straßenauffassungen wird im Rahmen des § 4 noch zurückgekommen.

§ 2 Abs 1 nimmt eine Einteilung der Bundesstraßen in Bundesautobahnen und Bundes-schnellstraßen vor, was als *klimaneutral* einzustufen ist. Interessant ist dagegen § 2 Abs 2, wonach durch Anschlussstellen gewisse Verbindungen hergestellt werden. Klimaschutzrechtlich hervorzuheben sind hier die **Z 1** (Verbindungen „zu Frachtenbahnhöfen, Güterterminals oder Güterverkehrszentren mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha“) sowie **Z 4** („zu Häfen im Sinne des § 2 Z 20 des SchFG oder Länden im Sinne des § 2 Z 23 SchFG, die Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 1 350 t zugänglich sind“). Durch diese Anschlussstellen soll die „intermodale Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit den Verkehrsträgern Schiene, Luft und Wasser verbessert werden“.³⁰⁵ Im Hinblick auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser ist dies als *klimafreundlich* einzustufen.

Unlängst³⁰⁶ wurde die Aufnahme einer neuen **Z 5** („zu Park & Ride Anlagen mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge“) beschlossen. Durch die direkte **Anbindung von Park & Ride Anlagen** an Bundesstraßen soll die Intermodalität verbessert und eine Verlagerung des MIV auf öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility begünstigt werden.³⁰⁷ Parallel dazu wird hinter das Wort „Parkflächen“ als Bestandteil der Bundesstraßen gem § 3 das Klammerzitat „(zB Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen)“ eingefügt. Die Neuregelungen sind als *klimafreundlich* einzustufen.

³⁰⁴ ErläutRV 1333 BlgNR 22. GP 10.

³⁰⁵ ErläutRV 2108 BlgNR 24. GP 2.

³⁰⁶ BGBl I 2021/156.

³⁰⁷ ErläutRV 936 BlgNR 27. GP 1.

5.2. Trassengenehmigung

Es ist nicht daran zu zweifeln, dass sich Bundesstraßen umfassend auf die klimatischen Verhältnisse auswirken.³⁰⁸ Aus diesem Grund wird der Weg zur Genehmigung einer Bundesstraße – eingebettet in die Klimaschutzrechtliche Einstufung des § 4 – in aller Kürze angeschnitten.

Der Neubau einer Bundesstraße bzw eine Änderung des Bundesstraßennetzes erfolgt in einem ersten Schritt durch eine Erweiterung bzw Modifikation des Verzeichnisses zum BStG. Vor einer derartigen Änderung des Verzeichnisses ist grundsätzlich eine strategische Umweltprüfung nach dem SPV-G durchzuführen (vgl § 3 Abs 1 Z 3 leg cit). Dieses Verfahren ist der parlamentarischen Beschlussfassung vorgeschaltet, wobei fraglich ist, ob eine Nichtbeachtung eine Verfassungswidrigkeit des Gesetzesbeschlusses bedeutet.³⁰⁹ Klimaschutzermägungen iSe besonderen Bedachtnahme auf THG sind im Rahmen dieser Umweltprüfung nicht festzustellen. Lediglich die unionsrechtliche Grundlage (RL 2001/42/EG) spricht im Anhang I von „klimatischen Faktoren“ (lit f). Im Übrigen kann hier auf den Klimacheck zum SPV-G verwiesen werden.

Das im Anschluss durchzuführende Trassenfestlegungsverfahren kann, je nach Vorhaben, bis zur bescheidmäßigen³¹⁰ Genehmigung der Trasse auf **verschiedene Arten** ausgestaltet sein:

Bei den „Neu- und wesentlichen Ausbauprojekten“,³¹¹ dh bei Straßenbauprojekten größerer Dimension, ist ein **UVP-Verfahren** nach dem 3.Abschnitt des UVP-G durchzuführen, und zwar entweder im ordentlichen (§ 23a Abs 1 UVP-G) oder im vereinfachten Verfahren (Abs 2 leg cit). Das gem § 4 Abs 1 vorgesehene Verfahren ist dann darin integriert.³¹² Der Anwendungsbereich für Bundesstraßen nach dem UVP-G erfasst die wichtigsten und für das Klima sensibelsten Vorhaben.³¹³ Klare klimaschützende Genehmigungskriterien erscheinen im UVP-G ungemein wichtig.

Ist das Vorhaben nicht UVP-pflichtig, kommt das **Verfahren nach § 4 Abs 1** zur Anwendung. Wie erwähnt, ist ein „reines“ § 4-Verfahren aufgrund des 3. UVP-G-Abschnitts nur in weniger klimasensiblen Fällen durchzuführen. Im Zusammenhang mit den hier maßgebenden Entscheidungsparametern wurden die Kriterien *Technik – Wirtschaftlichkeit – Umweltschutz* plastisch als „magisches Dreieck“ bezeichnet.³¹⁴ Innerhalb dieser Entscheidungsgesichtspunkte hat eine

³⁰⁸ Zu einer Auswertung der CO₂-Emissionen auf Autobahnen siehe etwa *BMK/ÖBB Infrastruktur AG/ASFINAG* (Hrsg), *Untersuchung der Dekarbonisierung durch Geschwindigkeitsharmonisierung am A+S-Netz* (2019) 63.

³⁰⁹ Verneinend *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1085.

³¹⁰ Bis zum Jahr 2004 war ein Genehmigungsregime durch Trassenverordnungen vorgesehen; siehe dazu *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1086.

³¹¹ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1088.

³¹² *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1084.

³¹³ Nach aktueller innerstaatlicher Rechtslage ist nicht jedes Autobahn-Vorhaben UVP-pflichtig. Das Bundesverwaltungsgericht hat in BVwG 14.5.2021, W104 2240490-1/113E diesbezüglich eine **unzureichende Umsetzung der UVP-RL** im Hinblick auf dort vorgesehenen Tatbestand „Bau von Autobahnen und Schnellstraßen“ festgestellt; siehe dazu *Nigischer*, *Unbedingte UVP-Pflicht für ein Autobahn-Bauprojekt im Wege der unmittelbaren Anwendung der UVP-RL*, RdU-U&T 2021, 49.

³¹⁴ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1091.

Abwägung zu erfolgen, wobei sich die Ergebnisse der einzelnen Parameter potenziell auch widersprechen können.³¹⁵ Eine Rechtswidrigkeit liegt nur vor, wenn keine hinreichende Erhebung der Grundlagen erfolgt und die gebotene Interessenabwägung unterbleibt.³¹⁶ Dies bedeutet aber auch, dass die Umweltverträglichkeit – sofern das Vorhaben eben nicht UVP-pflichtig ist – keine konstitutive Voraussetzung für die Genehmigung darstellt; es handelt sich um keine „schlechthin feststehende tatbestandliche Voraussetzung für die Festlegung einer bestimmten Straßentrasse“³¹⁷.

Überhaupt erfolgt die Suche nach klimaschutzrechtlichen Anknüpfungspunkten im Rahmen des § 4 vergeblich. Die ErläutRV betonen, dass der gleichrangige Faktor Umweltverträglichkeit „die Verpflichtung zum Schutz der Nachbarn vor schädlichen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs auf der Bundesstraße (Lärm, Abgase) [sowie] allgemein die Verpflichtung, die möglichen Auswirkungen der Straßen auf die Lebensqualität und natürliche Umwelt entsprechend zu berücksichtigen“³¹⁸ erfasst. In der Literatur wird vorgebracht, dass die Umweltverträglichkeit primär iSd Lärmschutzes zu verstehen ist, wohingegen Schadstoffimmissionen grundsätzlich keine Berücksichtigung finden. So sprechen *Pürgy/Hofer* davon, dass „der Abgasbeeinträchtigung [...] durch straßenplanerische Mittel eben nicht beizukommen“³¹⁹ sei. Aus Sicht des Klima- und auch des Umweltschutzes ist dies kein zufriedenstellender Befund. Auch wenn das reine § 4-Verfahren einen Randbereich betrifft, können hier im Ergebnis klimaschutzrechtliche Mankos geortet werden; eine Einstufung als *klimaschädlich* liegt nahe. An dieser Beurteilung kann auch die an sich zu begrüßende Öffentlichkeitsbeteiligung in Abs 5 nichts ändern.

Schließlich gibt es die dritte Gruppe von Vorhaben, nämlich solche, die jedenfalls **keine Ausbaumaßnahmen** sind. Im Rahmen des hier einschlägigen **§ 4 Abs 2** wäre zu überlegen, den Katalog im Hinblick auf *klimaschädliche* Vorhaben zu verschlanken. Kommt kein UVP-Verfahren zur Anwendung, hätte dies klimaschutzrechtlich nach aktueller Rechtslage aber ohnedies wenig Auswirkung, da THG-Emissionen im Rahmen des § 4 Abs 1 – wie gesagt – nicht berücksichtigt werden.

§ 4 Abs 3 sieht die **Auflassung von Straßenteilen** als Bundesstraße vor, wenn diese „für den Durchzugsverkehr entbehrlich“ werden. Die Formulierung „Bedeutung für den Durchzugsverkehr“ findet auch in § 1 sowie im Verfassungsrecht (Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG) Verwendung; der konkrete Bedeutungsgehalt war bereits Gegenstand von Diskussionen. Eine „Bedeutung für den Durchzugsverkehr“ kann nunmehr angenommen werden, wenn ein überregionales Verkehrsaufkommen zu konstatieren ist.³²⁰ Es wäre hier über eine Konkretisierung dieses Merkmals sowie über weitere Möglichkeiten im BStG nachzudenken, Bundesstraßen aufzulassen und einer Rekultivierung zuzuführen, sodass der Durchzugsverkehr nicht das alleinige maßgebliche Kriterium darstellt. Überhaupt wird dem „**Straßenrückbau**“ im BStG – sowie auch

³¹⁵ *Hiesel*, Die Rechtsprechung des VfGH zum Bundesstraßengesetz, ZVR 2015, 40 (41).

³¹⁶ Vgl damals zur Gesetzswidrigkeit von Trassenverordnungen VfSlg 13.191/1992; VfSlg 12.785/1991.

³¹⁷ *N. Raschauer* in *Altenburger/N. Raschauer* (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) § 4 BStG Rz 11.

³¹⁸ ErläutRV 1204 BlgNR 15. GP 13.

³¹⁹ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1092.

³²⁰ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1070.

in landesrechtlichen Straßengesetzen³²¹ – keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt. Dies ist neben dem Klimaschutz auch aus Sicht der Flächennutzung anzusprechen, denn der jährliche Zuwachs der Flächeninanspruchnahme für den Straßenbau beträgt seit 2013 rund 4 bis 13,5 km² pro Jahr.³²² Nach aktuellen Statistiken beträgt die Gesamtlänge der Straßen in Österreich 126.356,752 km, davon entfallen 2.257,752 km auf Bundesstraßen.³²³

Im Zusammenhang mit § 4 ist noch zu erwähnen, dass diese Bestimmung kürzlich modifiziert wurde. So enthält die Norm nunmehr die Absätze 6, 7 und 8, was mit einem Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung der Seveso-III-RL zu tun hat.³²⁴

5.3. Nachbarschutz

§ 7 enthält Grundsätze zur Bundesstraßenplanung und Bestimmungen zum objektiven Nachbarschutz. **Abs 1** sieht vor, dass bei der Planung von Bundesstraßen „auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen“ ist. Wie bereits iZm § 4 angemerkt, könnte der Klimaschutz neben dem Umweltschutz explizit genannt werden. Bezüglich des Kriteriums der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ ist problematisch, dass diesem immer dann entsprochen wird, wenn Bundesstraßen in einer hohen Anzahl vorhanden sind.

Gem § 7 **Abs 3** ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusehen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Die Vorgaben des objektiven Nachbarschutzes treten als „Planungsparameter“ in Erscheinung; ein Rechtsanspruch auf objektiven Schutz besteht nicht.³²⁵ Eine klimaschutzrechtliche Relevanz lässt sich diesbezüglich nicht feststellen, da mit „Beeinträchtigungen“ lokale Ereignisse – und nicht THG-Emissionen – gemeint sind.

Auch der subjektive Nachbarschutz in § 7a **Abs 1 lit a** stellt auf lokale Immissionen ab, welche das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährden. Wiederum kommt dem Lärmschutz eine besondere Bedeutung zu (vgl auch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz³²⁶). THG, welche kaum wahrnehmbar sind und deren negativer Effekt sich als langfristige Folgewirkung ergibt, sind von dieser Schutzbestimmung nicht erfasst. Diese wird insgesamt als *klimaneutral* zu erfassen sein.

Eine Berücksichtigung des Klimaschutzes im Rahmen der Nachbarrechte gestaltet sich schwierig, geht es hierbei doch um die sensible Frage, ob gewissen Personen oder Organisationen eine *Parteistellung* zur Durchsetzung von klimaschützenden Interessen eingeräumt werden soll. Diesbezüglich wären zumindest Ansatzpunkte denkbar, etwa in Form von Partizipationsrechten

³²¹ Etwa ist auch in § 8 Abs 4 Stmk LStVG 1964 von einer Auffassung der Straßen die Rede, „wenn diese als solche entbehrlich geworden sind“; gleich auch in § 19 Abs 2 Sbg LStG 1972.

³²² UBA, Flächeninanspruchnahme,

<https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/boden/flaecheninanspruch-nahme> (Stand 01.07.2021).

³²³ BMK (Hrsg), Statistik Straße und Verkehr (2021) 5.

³²⁴ ErläutRV 936 BlgNR 27. GP 3.

³²⁵ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1093.

³²⁶ Gem § 2 Z 1 hat ebendieses Bundesgesetz Maßnahmen zum Gegenstand, die sich auf den Umgebungslärm im Freien beziehen, dem Menschen durch Verkehr auf Bundesstraßen ausgesetzt sind.

von Klimaschutzorganisationen bei Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf CO₂-Emissionen. Wie erwähnt, sind solche Projekt jedoch ohnedies grundsätzlich UVP-pflichtig.

5.4. Sonstiges

Es fällt auf, dass sich das BStG nicht zur **aktiven Mobilität** äußert. Im Sinne der Verkehrsverlagerung wäre es wichtig, Bundesstraßenquerungen einen der eigentlichen Bundesstraße entsprechenden Stellenwert einzuräumen: So könnte vorgesehen werden, dass Radverbindungen – insbesondere in Bezug auf ihre Länge – im Zuge eines Neubaus oder einer Sanierung einer Bundesstraße nicht unattraktiver als die entsprechende Strecke für Kfz ausgestaltet werden dürfen. Unterführungen ist dabei grundsätzlich der Vorzug vor Brücken einzuräumen, sind erstere doch für Radfahrer idR angenehmer zu befahren. Es bedarf hier außerdem Vorgaben zur Finanzierung dieser Infrastruktur durch den Bund.

§ 5 sieht verschiedenste Instrumente zur Erhöhung der Sicherheit an Bundesstraßen vor. Diese Maßnahmen sind mangels klimarelevanter Anknüpfungspunkte grundsätzlich als *klimaneutral* einzustufen. Es wäre zu überlegen, derartige Instrumente – wenngleich nicht in § 5, aber nach dessen Vorbild – auch im Hinblick auf den Klimaschutz einzurichten. So wäre nach dem Modell einer Folgenabschätzung iSd § 5 Abs 1 Z 1 iVm Abs 3 eine strategische Untersuchung der Auswirkungen auch in Bezug auf THG-Emissionen sinnvoll.

Im Zusammenhang mit der „Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung“ gem § 5 Abs 1 Z 4 und Abs 6 kann noch auf eine Bestimmung der „Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“³²⁷ hingewiesen werden. Gem § 4 Abs 3 Z 6 dieser Verordnung sind „**klimatische Einflüsse**“ Prüfinhalte der vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen.

Gem § 12 hat der Bund „erforderliche Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen“ zu treffen, wenn durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege oder Zu- und Abfahrten unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht werden. Nach den Gesetzesmaterialien sind darunter „bauliche Vorkehrungen [oder] rechtlich entsprechend abgesicherte Abstandszahlungen“³²⁸ zu verstehen. Nicht erfasst sollen Verkehrsleitmaßnahmen sein, denn das BStG sei „eine Bau- und keine verkehrsrechtliche Vorschrift“³²⁹.

Im Sinne des Klimaschutzes könnte die Möglichkeit untersucht werden, zusätzlich zu Straßenaufbauvorkehrungen auch verkehrsverlagernde Maßnahmen zu setzen. Dasselbe gilt für § 12 Abs 2, wonach die „erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Ermöglichung einer Verkehrssumleitung“ zu treffen hat, wenn der Durchzugsverkehr durch eine längere Zeitspanne unterbrochen oder umgeleitet wird.

Durch die Erlassung einer Verordnung iSd § 14 Abs 1 („Bundesstraßenplanungsgebiet“) wird ein Bauverbot bewirkt, um eine Erschwerung des Baus neuer Straßenzüge³³⁰ und damit

³²⁷ BGBl II 2011/258.

³²⁸ ErläutRV 1204 BlgNR 15. GP 16.

³²⁹ ErläutRV 1204 BlgNR 15. GP 16.

³³⁰ ErläutRV 242 BlgNR 12. GP 26.

eine „Torpedierung des Verordnungszwecks“³³¹ zu verhindern. Seit BGBl 2021/156 kann ein Bundesstraßenplanungsgebiet – als Reaktion auf VfSlg 20.262/2018 – auch zur Sicherstellung der Umsetzung von Ausbauvorhaben und von betriebsnotwendigen Anlagen an bestehenden Bundesstraßen vorgesehen werden (vgl Abs 1a und 1b). Ähnlich gelagert sind Bundesstraßenbaugebiete in § 15 – freilich mit der Maßgabe, dass eine Bestimmung des Straßenverlaufs iSd § 4 Abs 1, dh die rechtskräftige Festlegung der Trasse, *ex lege* zum Eintritt der Bausperre führt.³³² Eine nennenswerte klimaschutzrechtliche Relevanz wird idZ lediglich dann festzustellen sein, wenn aufgrund der (verordneten) Bausperre *klimafreundliche* Maßnahmen verhindert werden. Diese Situation wird sich – wenn überhaupt – nur in Ausnahmefällen ergeben; zu denken ist hier etwa an die Errichtung von E-Tankstellen. Dieser Problematik könnte allenfalls durch eine „Ökologisierung“ des Ausnahmetatbestandes in § 14 Abs 3 Rechnung getragen werden.

§ 27 sieht ein Zustimmungserfordernis des Bundes bei Betrieben im Zuge von Bundesstraßen vor, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und unmittelbare Zu- und Abfahrten zu diesen Straßen haben. In diesem Zusammenhang kann die Wichtigkeit der Errichtung von **E-Tankstellen** in regelmäßigen Abständen erwähnt werden, welche für eine nachhaltige Verlagerung auf emissionslose Fahrzeuge unumgänglich ist. Diesbezüglich wären allfällige Erleichterungen iZm der Zustimmungserteilung anzudenken.

Gem § 28 bedarf „jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck“ einer Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Dabei wird im Hinblick auf eine Versagung dieser Zustimmung auf Kriterien abgestellt (Befürchtung von Straßenschäden, Erschwernis für Bauvorhaben an der Straße, Befürchtung künftiger Verkehrsbeeinträchtigungen), die sich allenfalls zu Gunsten des Klimaschutzes erweitern ließen.

Abs 2 ermöglicht mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) eine Errichtung von Haltestellen für Kraftfahrlinien auf Parkplätzen von Bundesstraßen, „sofern keine Nachteile gemäß den §§ 7 und 7a zu erwarten sind“. Hier ist die Zustimmungserteilung – auch vor dem Hintergrund der Park & Ride Anlagen, die in das BStG Eingang gefunden haben – möglichst einfach zu gestalten.

³³¹ N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) § 14 BStG Rz 4.

³³² N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) § 15 BStG Rz 1.

6. Kraftfahrliniengesetz

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das KfLG idF BGBl 2019/17.

In § 1 Abs 1 findet sich – ebenso wie in Art 1 Z 2 VO (EU) 1073/2009 – eine Definition des Kraftfahrlinienverkehrs. Es handelt sich demnach um eine **regelmäßige** und **öffentliche** („für jedermann zugänglich“) Personenbeförderung in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Aus § 1 Abs 2 Z 1 folgt sodann, dass der Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers dann ausgeübt wird, wenn eine Personenbeförderung **gegen Vergütung** durch die beförderte Person oder durch Dritte erfolgt. Es werden dabei Fahrzeuge eingesetzt, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen – einschließlich des Lenkers – zu befördern.

Im Gegensatz zum GelverkG wird die „Gewerbsmäßigkeit“ der Beförderung nicht gefordert.³³³ Zudem ist das KfLG insofern anders gelagert, als damit eine abschließende Regelung getroffen wird, eine subsidiäre Anwendung der GewO also nicht in Betracht kommt (vgl § 2 Abs 1 Z 15 leg cit).³³⁴

6.1. Konzessions- bzw Genehmigungspflicht

§ 1 Abs 3 sieht eine Konzessions- bzw Genehmigungspflicht für den Kraftfahrlinienverkehr vor. Zwischen den Bezeichnungen ist zu differenzieren: Die Berechtigung ist für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Nichtvertragsparteien als „Konzession“ zu erteilen. Für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Mitgliedstaaten der EU, Vertragsparteien des EWR oder der Schweiz ist eine „gleichzuhaltende Genehmigung“ erforderlich.³³⁵

Bei Konzessions- bzw Genehmigungspflichten ergeben sich neben verfassungsrechtlichen Fragen³³⁶ mitunter auch klimaschutzrechtliche Anknüpfungspunkte. Verfassungsrechtlich sind es im Fall des Kraftfahrlinienverkehrs unter anderem Aspekte der Sicherheit und Zuverlässigkeit (vgl § 7 Abs 1 Z 1), welche einem unbeschränkten Zugang zu dieser Tätigkeit entgegenstehen und eine Beschränkung rechtfertigen;³³⁷ immerhin handelt es sich bei der Personenbeförderung um einen sensiblen Bereich. Daneben wäre es aus Sicht des Klimaschutzes zu kurz gegriffen, die bloße Existenz des Konzessionssystems als schlechthin *klimaschädlich* einzustufen. Einerseits unterliegt aus praktischer Sicht der Großteil (etwa 95 Prozent) der nationalen Verkehre nicht dem Konzessionserteilungsverfahren nach § 5, sondern jenem nach § 23 Abs 3.³³⁸ Andererseits ist eine Deregulierung immer mit dem Ziel der bestehenden Vorschrif-

³³³ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1191.

³³⁴ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1183.

³³⁵ AB 2047 BlgNR 20. GP 2.

³³⁶ Siehe das Grundrecht der Erwerbsfreiheit gem Art 6 StGG.

³³⁷ Die seinerzeit normierte Konzessionsvoraussetzung des „Bestehens eines Verkehrsbedürfnisses“ wurde als verfassungswidrig aufgehoben; VfSlg 12.236/1989.

³³⁸ Angaben laut Abteilung ST 4 – Straßenpersonen- und Güterverkehr des BMK.

ten, nämlich der Sicherung der Qualität, abzuwägen. Es spricht daher nichts dagegen, das Konzessionssystem im „herkömmlichen“ Kraftfahrlinienverkehr im Grundsatz beizubehalten. Wie noch mehrmals anzusprechen sein wird, ist iZm allfälligen Nachschärfungen hinsichtlich der Konzessionsvergabe außerdem beachten, dass darin unter Umständen „**gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**“ iSd VO (EG) 1370/2007 (PSO-VO) zu erblicken sind. Damit stehen weitreichende vergaberechtliche Konsequenzen in Verbindung.

Etwas anders könnte sich die Situation bei – mitunter *klimafreundlichen* – „**Mischformen**“ darstellen, also Mobilitätsleistungen, die nicht vollumfänglich den herkömmlichen Erscheinungsformen entsprechen (Mirko-ÖV- und Sharing-Modelle, gemeinwohlorientierte Mobilitätsleistungen, etc). Hier gilt es zu vermeiden, dass *klimafreundliche* Initiativen aufgrund rechtlicher Vorgaben nicht verwirklicht werden. Vor dem Hintergrund der auch hier notwendigen Qualitätssicherung könnte idZ insbesondere mit Erleichterungen im Rahmen von **Experimentierräumen** eine Flexibilisierung erreicht werden.³³⁹

Gem § 1 Abs 4 umfasst die Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) grundsätzlich auch die Verpflichtung zur Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs. Im zweiten Satz sieht diese Bestimmung eine Ausnahme von dieser Verpflichtung innerhalb von Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern vor, was *klimaschädlich* erscheint. Eine Verkehrsverlagerung auf den ÖV erfordert, dass auch der tägliche oder wöchentliche Einkauf von Lebensmitteln und sonstigen Gegenständen des täglichen Bedarfs nicht im Wege des MIV erfolgt.³⁴⁰ Dass Kraftfahrlinienunternehmer innerhalb von Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern nicht verpflichtet sind, ebensolche Gegenstände in Beförderung zu nehmen, steht diesem Ziel entgegen. Gerade auch in größeren Gemeinden kann es sinnvoll sein, Einkäufe durch Inanspruchnahme des ÖV zu erledigen, wenn dies in Form der aktiven Mobilität nicht möglich ist; eine Verlagerung auf Taxis gilt es klimaschutzrechtlich insofern zu vermeiden. Nach dem Ausschussbericht bestehe die „Erfahrung, daß [sic] die Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs überaus selten nachgefragt wird und diese Beförderung überdies [...] (wegen der dadurch auftretenden Verzögerungen) auch betrieblich kaum mehr durchführbar ist“³⁴¹. Diese Begründung erstaunt, da wohl kaum erhebliche Verzögerungen einzutreten drohen, wenn nach einer Beförderung ohnehin kein Bedarf besteht. Zudem müsste wohl genauer untersucht werden, ob diese aus dem Jahr 1999 stammende Argumentation des fehlenden Bedarfs nunmehr den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht.

6.1.1. Antragstellung und Verfahren

§ 2 Abs 2 enthält obligatorische Angaben im Zuge der Antragstellung für die Erteilung einer Konzession oder Berechtigung. Hier ist prinzipiell von *Klimaneutralität* auszugehen, wenngleich sich die Angaben denkmöglich auch zu Gunsten des Klimaschutzes erweitern ließen. Dies gilt vor allem für die **Z 14**, wo es um Eigenschaften der einzusetzenden Kraftfahrzeuge geht. An dieser Stelle ist an umwelt- oder klimarelevante Angaben zu denken (zB die obligatorische Angabe der ausstoßenden CO₂-Emissionen).

³³⁹ Siehe zum Ganzen *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 144 ff.

³⁴⁰ Siehe auch *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (345)

³⁴¹ AB 2047 BlgNR 20. GP 2f.

Allerdings ist auf den unionsrechtlichen Hintergrund Rücksicht zu nehmen: Soll hierdurch keine Gemeinwirtschaftlichkeit iSd PSO-VO ausgelöst werden, können an diese Angaben kaum Konsequenzen geknüpft werden. Etwa zu statistischen Zwecken sind derartige Angaben dennoch nicht uninteressant; die entsprechenden Daten wären dabei freilich zentral zu bündeln.

§ 5 Abs 1 normiert Anhörungsrechte verschiedenster Institutionen vor der Erteilung einer Konzession oder Berechtigung. Wenngleich das Verfahren nach § 5 für den Großteil der nationalen Verkehre nicht greift, kann hier die Einräumung von **Partizipationsrechten** an Umwelt- bzw Klimaschutzorganisationen, aber auch generell an eine gewisse Anzahl von Personen (wie bei den Bürgerinitiativen iSd § 19 UVP-G) vorgeschlagen werden.³⁴²

6.1.2. Konzessionsvoraussetzungen und „Konkurrenzschutz“

§ 7 normiert „Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen“³⁴³. Als **subjektive Voraussetzungen** verlangt Z 1 die Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit. Z 2 setzt die österreichische Staatsbürgerschaft und einen inländischen Unternehmenssitz voraus, wobei eine Gleichstellung nach Maßgabe des § 12 möglich ist. Diese Voraussetzungen waren bereits im KfVG 1952 vorgesehen und wurden vor dem Hintergrund des Art 3 Abs 1 RL 96/26/EG (nunmehr VO (EG) 1071/2009) auf Genehmigungen erweitert.³⁴⁴ Klimaschutzrechtlich sind sie nicht weiter zu beanstanden.

Darüber hinaus sind im KfVG **objektive Schranken**³⁴⁵ vorgesehen: § 7 Abs 1 Z 3 fordert, dass eine Linienführung das Verkehrsbedürfnis wirtschaftlich befriedigen muss. Zur Erfüllung dieses Kriteriums darf die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht iSd Z 4 lit b (siehe sogleich) gefährdet werden.³⁴⁶

§ 7 Abs 1 Z 4 verlangt sodann, dass die Konzessionserteilung „auch sonst **öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft**“, wobei demonstrativ Ausschlussgründe genannt werden. Auffallend ist hier der Ausschlussgrund der **Z 4 lit b**, welcher greift, wenn „der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 2 und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist“. Anders als im Rahmen des GelverkG und des GütbefG enthält das KfVG daher noch Elemente eines **Konkurrenzschutzes**.³⁴⁷ Nach den Gesetzesmaterialien hat ein Kraftfahrlinienunternehmer eine Konkurrenzierung durch andere Unternehmer des öffentlichen Personenverkehrs zwar grundsätzlich zu dulden.³⁴⁸ Der VwGH judizierte freilich, „daß [sic] ein konkurrenziertes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen Rechtsanspruch darauf

³⁴² Vgl Geretschläger/Kerschner in Christian/Kerschner/Wagner 319 (346).

³⁴³ § 7 Abs 1 spricht von der Erteilung der „Konzession“. Für „Genehmigungen“ legt § 7 Abs 3 fest, dass die (subjektiven) Voraussetzungen des Abs 1 Z 1 und 2 vorliegen müssen und der Ausschließungsgrund des Abs 1 Z 4 lit a nicht gegeben sein darf.

³⁴⁴ AB 2047 BlgNR 20.GP 5.

³⁴⁵ Nach Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1192 f widersprechen die „objektiven Zugangsschranken für die Erteilung einer Konzession [...] dem Unionsrecht, weil mit der VO 1071/2009/EG die Voraussetzungen für den Berufszugang auch zum Kraftfahrlinienverkehr harmonisiert wurden“.

³⁴⁶ AB 2047 BlgNR 20.GP 5.

³⁴⁷ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1183.

³⁴⁸ AB 2047 BlgNR 20. GP 5.

hat, durch die Neuverleihung oder Erweiterung einer Konzession in der Führung seiner bestehenden Linie nicht einschneidend beeinträchtigt zu werden“³⁴⁹. Diese Spruchpraxis hat in weiterer Folge in die Bestimmung des § 14 Eingang gefunden, welche den Verkehrsbereich festlegt. Nunmehr gilt, „dass nicht schon geringfügige wirtschaftlich nachteilige Folgen die Versagung einer weiteren Konzession rechtfertigen können [...] und es bei der Beurteilung auch nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden - möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrli-nien betreibenden - Verkehrsunternehmens [...] ankommt“³⁵⁰.

Der durch § 7 Abs 1 Z 4 lit b iVm § 14 gegebene Konkurrenzschutz war bereits Gegenstand höchstgerichtlicher Entscheidungen, wurde aber – insbesondere im Hinblick auf Art 6 StGG – als verfassungskonform erachtet, weil dieser nach Ansicht des VfGH nicht der Gewinnmaximierung der Verkehrsunternehmer, sondern der Optimierung des ÖV dient.³⁵¹ **Klimaschutzrechtlich** können Bedenken idZ freilich dann zu attestieren sein, wenn *klimafreundliche* Maßnahmen aufgrund dieses Konkurrenzschutzes nicht verwirklicht werden können. Es stellt sich die Frage, ob – vor allem in Bereichen „neuerer Mobilitätsleistungen“ (siehe dazu noch unten 6.2.1.1.) – eine Reduktion der Antrittsvoraussetzungen dem ÖV nicht eher zuträglich wäre als ein Bestandsschutz von Konzessionsinhabern.³⁵² An dieser Stelle ist auf die Möglichkeit von Experimentierräumen hinzuweisen, mit deren Einsatz sich ebensolche Fragen beantworten lassen.³⁵³ Dies gilt ungeachtet dessen, dass praktisch die allermeisten Verkehre dem Erteilungsverfahren nach § 23 Abs 3 unterliegen³⁵⁴ und daher vom angesprochenen Konkurrenzschutz nicht betroffen sind.

Weder der Klima- noch der Umweltschutz wird im Rahmen der Konzessionsvoraussetzungen berücksichtigt. Gerade im Bereich der öffentlichen Interessen, dh iZm § 7 Abs 1 Z 4 wäre zu untersuchen, ob und in welcher Form der Klimaschutz in die Konzessionserteilung Eingang finden kann. Dass durch entsprechende klimarelevante Vorgaben allenfalls eine „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ iSd Art 2 lit e PSO-VO vorliegen kann, ist dabei zu berücksichtigen.

6.1.2.1. Auflagen

Gem § 16 können im Berechtigungsbescheid „aus öffentlichen Rücksichten“ Auflagen vorgeschrieben werden. Hierdurch ergibt sich die grundsätzliche Möglichkeit, das Berechtigungserfordernis klimaschützend einzusetzen; praktisch ist bei nationalen Verkehren freilich ganz überwiegend das Verfahren nach § 23 Abs 3 einschlägig.³⁵⁵

Aktuell findet der Umwelt- oder Klimaschutz im Rahmen des § 16 keine Berücksichtigung, weshalb von *Klimaneutralität* auszugehen ist. An eine Adaptierung ist insbesondere im Rahmen der **Z 1** („Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Linienfahrzeuge“) zu denken, indem

³⁴⁹ AB 2047 BlgNR 20. GP 7.

³⁵⁰ VwGH 24.09.2020, Ra 2019/03/0048.

³⁵¹ VfGH 29.09.2017, G 234/2016 ua.

³⁵² Vgl etwa *Geretschläger/Kerschner* in *Christian/Kerschner/Wagner* 319 (358), die den „immer noch weitreichende[n] Bestandsschutz“ im Kraftfahrli-nienrecht kritisieren.

³⁵³ Siehe dazu für den Bereich des Personenbeförderungs- und Kraftfahrli-nienrechts eingehend *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, *Extra Law – Mobility* 144 ff.

³⁵⁴ Angaben laut Abteilung ST 4 – Straßenpersonen- und Güterverkehr des *BMK*.

³⁵⁵ Angaben laut Abteilung ST 4 – Straßenpersonen- und Güterverkehr des *BMK*.

ökologische Gesichtspunkte Eingang finden. Dies betrifft in der Theorie etwa die Erteilung einer Berechtigung unter der Auflage, eine gewisse Anzahl emissionsarmer oder -loser Fahrzeuge einzusetzen. Ganz allgemein ließe sich auch der Passus „aus öffentlichen Rücksichten“ zu Gunsten des Klimaschutzes konkretisieren. Abermals sei erwähnt, dass behördliche Auflagen zu einer „Gemeinwirtschaftlichkeit“ iSd PSO-VO führen können.

Wichtig ist, dass die Nebenbestimmung im Bescheid immer vom Konzessionsinhaber alleine erfüllt werden kann. Bedingungen, bei denen dies nicht der Fall ist, kommen nicht in Betracht, weil es sich bei der Kraftfahrberechtigung um einen bedingungsfeindlichen Akt handelt.³⁵⁶

6.2. (Ausgewählte) Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

§ 17 sieht vor, dass eine Kraftfahrlinie grundsätzlich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der konzessionierten Strecke zu betreiben ist und alle Haltestellen zu bedienen hat. Ein verdichteter Betrieb auf Teilstrecken (Teilen von Linien) sowie eine teilweise Führung von Schnellkursen ist ungeachtet dessen erlaubt. Der Bedarf an Schnellbuslinien ist aus klimaschutzrechtlicher Sicht groß,³⁵⁷ wobei § 17 Abs 1 die systematisch passende Gesetzesstelle darstellt, um diesem Bedarf Rechnung zu tragen. Vorgeschlagen wird etwa folgender Zusatz: „Für wichtige Regionalverbindungen mit hohen Verkehrsnachfragen sollen Schnellbusse eingerichtet werden.“³⁵⁸

Dass § 17 Abs 2 die „wirtschaftlichen Interessen anderer Verkehrsträger“ als alleiniges Kriterium für die Erteilung einer **Koppelungsgenehmigung** vorsieht, erscheint nicht optimal. Eine Koppelung von Linien bietet Fahrgästen den Vorteil, auf längeren Strecken nicht Umsteigen und darüber hinaus nur ein einheitliches und – bezogen auf die zurückgelegte Strecke (degressiver Kilometerpreis) – geringeres Beförderungsentgelt bezahlen zu müssen.³⁵⁹ Freilich ist ein Koppeln von Kraftfahrlinien als inhaltliche Erweiterung der Genehmigung, sohin als Konzessionsänderung angesehen.³⁶⁰ Es wäre hier eine Erweiterung der Genehmigungskriterien zu untersuchen, sodass nicht alleine auf wirtschaftliche Interessen abgestellt wird.³⁶¹

Die praktische Bedeutung der Koppelung ist allerdings gering: Wie bereits erwähnt, bestehen in Österreich zu etwa 95 Prozent gemeinwirtschaftliche Verkehre. Davon abgesehen gibt es im EU- bzw EWR-Bereich keine Koppelungen; bei Verkehren in Drittstaaten kommen entsprechende Anträge de facto nicht vor.³⁶²

§ 23 Abs 1 betrifft die Bestellung von über das vorgesehene Fahrplanangebot hinaus gehenden Kursen. Bis zum Jahr 2006 sind zusätzliche Kurse auf konzessionierten Linien an den Konzessionsinhaber vergeben worden, worin die EK eine Verletzung primärrechtlicher

³⁵⁶ AB 2047 BlgNR 20. GP 8.

³⁵⁷ Angesprochen auch in *BMK*, Mobilitätsmasterplan 29.

³⁵⁸ So der Vorschlag von *Geretschläger/Kerschner*, Verkehrsrecht in *Christian/Kerschner/Wagner* (Hrsg) 362.

³⁵⁹ AB 2047 BlgNR 20. GP 9.

³⁶⁰ AB 2047 BlgNR 20. GP 9.

³⁶¹ So auch *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility, Experimentierräume im Verkehrs- und Mobilitätsrecht (2019) 149: „Die vorliegende Ausnahme ist für die geplanten Anwendungsfälle zu eng.“

³⁶² Angaben laut Abteilung ST 4 – Straßenpersonen- und Güterverkehr des *BMK*.

Grundsätze erblickte.³⁶³ Mit der Novelle BGBl I 2006/12 wurde dieses „Vorrecht des Konzessionsinhabers“ beseitigt;³⁶⁴ der gemeinwirtschaftliche Verkehr ist nunmehr grundsätzlich ausschreibungspflichtig.³⁶⁵ Aufgrund des unionsrechtlichen Hintergrundes (PSO-VO) kann im nationalen Recht diesbezüglich keine Klimaschutzrechtliche Einstufung erfolgen.

Gem **Abs 2** darf eine Beschaffung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste im Rahmen eines Vergabeverfahrens nur dann erfolgen, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste abgedeckt sind. Nach den ErläutRV soll „hierdurch [...] sichergestellt werden, dass der Einsatz von öffentlichen Mitteln sparsam und zweckmäßig erfolgt, das heißt nur für die teilweise oder gänzliche Finanzierung von Kraftfahrlinien unter Vermeidung von Parallelverkehren (nicht nur in räumlicher sondern auch in zeitlicher Hinsicht), die ohne diese Ausgleichszahlungen nicht betrieben werden könnten.“³⁶⁶ Richtig ist, dass Parallelverkehre ineffizient und ressourcenschädlich sind. Freilich ist neben Aspekten der „Sparsamkeit“ aus klimaschutzrechtlicher Sicht auch eine Attraktivierung neuer Formen der Mobilität („Mikro-ÖV“) von Relevanz. In diesem Zusammenhang könnte deshalb eine gewisse Entschärfung der entsprechenden Passage angedacht werden.

§ 33 **Abs 1** sieht eine bescheidmäßige Genehmigung der Festsetzung sowie der Verlegung von Haltestellen vor. Hier bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, die **Partizipationsmöglichkeiten** von Bürgerinnen und Bürgern im Genehmigungsverfahren der Haltestellen zu erhöhen. Neben der Teilnahme der insbesondere zu ladenden Stellen an der mündlichen Verhandlung könnte etwa vorgesehen werden, dass sich Personen, die ein Interesse an der Benützung einer zu errichtenden Haltestelle bescheinigen, entsprechende Anregungen bzw Vorschläge vorbringen können, die im Rahmen der Genehmigung zu berücksichtigen sind. So erscheint es grundsätzlich sachgerecht, die Interessen jener, welche die Haltestellen infolge tagtäglich benutzen, in das Genehmigungsverfahren miteinfließen zu lassen.

Als **Gegenargument** kann jedoch genannt werden, dass eine verstärkte Partizipation die Genehmigung einer Haltestelle tendenziell erschwert. Insbesondere ist hervorzuheben, dass das Genehmigungsverfahren erst vor einigen Jahren auf Wunsch der Länder vereinfacht wurde.³⁶⁷

Eine **Auflassung** von Haltestellen kann „erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden“, wobei eine mündliche Verhandlung nicht durchgeführt werden muss. Hier könnten Einschränkungen gesetzlich vorgesehen werden, indem etwa auf den Bedarf der Haltestelle abgestellt wird.³⁶⁸

Auffällig ist, dass gesetzlich keine Genehmigungskriterien vorgesehen sind. Die Gesetzesmaterialien betonen, dass „auf die straßenbaulichen Belange sowie auf den Gefährdungsbereich von Eisenbahnen“ Bedacht zu nehmen ist.³⁶⁹ Aus Sicht des Klimaschutzes wäre an Kriterien

³⁶³ ErläutRV BlgNR 1170 22. GP 1.

³⁶⁴ ErläutRV 1170 BlgNR 27. GP 7.

³⁶⁵ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1259.

³⁶⁶ ErläutRV 510 BlgNR 25. GP 4.

³⁶⁷ Angaben laut Abteilung ST 4 – Straßenpersonen- und Güterverkehr des BMK.

³⁶⁸ Im AB 2047 BlgNR 20. GP 15 wird lediglich darauf hingewiesen, dass bei einer Verlegung der Haltestelle gem § 96 Abs 5 StVO auf den Bedarf an einer Haltestelle Bedacht zu nehmen ist.

³⁶⁹ AB 2047 BlgNR 20. GP 14.

zu denken – etwa dahingehend, dass bei der Genehmigung die Attraktivität der Haltestelle bzw des ÖV sowie die Sicherheit der Fahrgäste zu berücksichtigen ist.

In § 36 Abs 5 ist als *klimafreundlich* hervorzuheben, dass Fahrplanentwürfe auch mit „den sonst in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten zu erörtern“ sind; Verkehrswünsche sind „nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten“ zu berücksichtigen. Dieser Passus könnte etwa durch die Formulierung „sowie der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs“ ergänzt werden.

§ 37 enthält einen Auftrag an die Aufsichtsbehörden, einen Ausgleich der Interessen der verschiedenen Verkehrsträger sowie eine Leistungs- und Entgeltabstimmung zu fördern. Diese Bestimmung ist als *klimafreundlich* anzusehen, weil ausdrücklich von der „Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs“ gesprochen wird und die angestrebte Abstimmung der Leistungen zwischen den Verkehrsunternehmen bzw die Angebotsoptimierung entscheidende Maßnahmen für eine Verkehrsverlagerung auf den ÖV darstellen. In weiterer Folge wäre anzustreben, die Kooperation zwischen einzelnen Berechtigungsinhabern und den Verkehrsunternehmen weiter auszubauen. Bereits in § 37 könnte genauer dargelegt werden, wie das „Fördern“ von freiwilliger Zusammenarbeit und Zusammenschlüssen durch die Aufsichtsbehörde aussehen soll.

Mit § 38 besteht eine Regelung zu Rufbussen und Anrufsammeltaxis. Diese scheinen vor allem in nicht allzu stark besiedelten Gebieten eine vielversprechende Methode zur Verringerung des MIV darzustellen, zumal auf den individuellen Bedarf Rücksicht genommen werden kann. Der Kraftfahrlinienverkehr mit Rufbussen bedarf einer Konzession nach § 1 Abs 3, wobei bei einer existenten Kraftfahrlinie nunmehr keine neue Konzession notwendig ist, sondern lediglich eine Konzessionsänderung vorgenommen werden muss (Abs 1a).³⁷¹ Anrufsammeltaxis dürfen die Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs außerhalb (bzw mit Billigung des Inhabers auch innerhalb) der täglichen Betriebszeiten benützen, obwohl dem Taxigewerbe das Anwerben von Fahrgästen bei diesen Haltestellen verboten (Abs 2), ein „Linientaxibetrieb“ also rechtlich nicht möglich ist.³⁷²

Dass den Rufbussen und Anrufsammeltaxis im Jahr 1999 überhaupt Beachtung geschenkt wurde, kann als *klimafreundlich* eingestuft werden, zumal es sich um Alternativen zum MIV handelt. Im Jahr 2021 erscheint die Regelung des § 38 zur Erreichung einer Verkehrswende nicht mehr ausreichend, weil insbesondere kaum Erleichterungen vorgesehen sind. So befinden sich Rufbusse und Anrufsammeltaxis bereits an der Grenze zu dem, was der Mobilitätsmasterplan unter „neuen Mobilitätsdienstleistungen“ versteht und begünstigen möchte.³⁷³

6.2.1. KfLG und „neue Mobilitätsdienstleistungen“

Klimaschutzrechtlich ist es unzweifelhaft sinnvoll, „neuere Mobilitätserscheinungen“ in einen rechtlichen Rahmen zu gießen.³⁷⁴ Gemeint sind hiermit vor allem sog **Mikro-ÖV-Angebote**, wobei ganz allgemein folgende Begriffsbeschreibung zugrunde gelegt werden kann:

³⁷¹ ErläutRV 1986 BlgNR 24.GP 17.

³⁷² ErläutRV 2047 BlgNR 20. GP 16 f.

³⁷³ BMK, Mobilitätsmasterplan 30.

³⁷⁴ BMK, Mobilitätsmasterplan 30.

„Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angewendet werden und Transportdienstleistungen für Personen zur Verfügung stellen“³⁷⁵

Einerseits gilt, dass – ungeachtet dieser treffenden Begriffsbeschreibung – eine juristische Definition iSd Rechtssicherheit hilfreich wäre. Dabei wird nicht übersehen, dass sich dies aufgrund der vielen denkbaren Erscheinungsformen schwierig gestalten wird.

Andererseits ist zu fragen, in welcher Weise sich derartige Systeme in den Rahmen des KfLG einfügen lassen. Wie bereits erwähnt, kommt es – anders als im GelverkG – nicht auf Gewerbsmäßigkeit der Mobilitätsdienstleistung an. Eine Beförderung durch einen Personenkraftverkehrsunternehmer ist vielmehr konzessionspflichtig, wenn diese regelmäßig, öffentlich und „gegen Entgelt“ (der beförderten Person oder eines Dritten) erfolgt.³⁷⁶

Das Konzessionserfordernis kann sich dabei mitunter *klimaschädlich* auswirken. Soll eine Personenbeförderung zu Bedingungen erfolgen, die den strengen Anforderungen des KfLG nicht entsprechen, kann ein Ausnahmebedarf vom Konzessionssystem konstatiert werden.³⁷⁷ Weil sich eine Folgenabschätzung im Vorfeld oftmals schwierig gestaltet, erscheint ein Einsatz sog **Experimentierräume** („*regulatory-sandboxes*“) im gegebenen Zusammenhang vielversprechend. So wäre es durch „Ausnahme-*sandboxes*“ möglich, innovative und *klimafreundliche* Maßnahmen von Antrittsschranken auszunehmen bzw deren Ausmaß herabzusetzen. Denkbar erscheint zB eine Befreiung von der Konzessionspflicht, welche durch andere Maßnahmen (strenge Berichtspflichten, Aufsicht, etc) substituiert wird. Experimentierräume erfolgen befristet, also gleichsam in einem „Probetrieb“, und ermöglichen dadurch, zuvor nicht genau abschätzbare Auswirkungen von Deregulierungsmaßnahmen zielgerichtet zu evaluieren. Gesammelte Erfahrungswerte könnten in weiterer Folge in (definitive) gesetzgeberische Maßnahmen einfließen.³⁷⁸

Dabei muss Folgendes beachtet werden: Einerseits stehen im Hintergrund **unionsrechtliche Vorgaben**, die Berücksichtigung zu finden haben. Bei ausschließlich innerstaatlichen Beförderungen ist eine Ausnahme von den Bestimmungen der VO (EG) 1071/2009 nach Maßgabe des Art 1 Abs 5 leg cit möglich. Andererseits kommt es durch die Schaffung von Ausnahmen zu **rechtlichen Differenzierungen** zwischen den von der Testung betroffenen und den an die strengen Voraussetzungen gebundenen Personen. Es ist daher auf eine Ausgestaltung zu achten, die den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Gleichheitssatzes entspricht.³⁷⁹

³⁷⁵ Definition aus

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikrooev/definition.html

(abgefragt am 08.08.2021).

³⁷⁶ § 1 Abs 1- 3 iVm § 2 Abs 1 KfLG; *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1191.

³⁷⁷ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 145.

³⁷⁸ *Eisenberger*, Sharing Economy: Motor für die Modernisierung des Öffentlichen Wirtschaftsrechts, *ÖZW* 2020, 102 (105).

³⁷⁹ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 152.

6.2.2. Bestimmungen zu Gunsten von Fahrgästen

Im KfVG finden sich einige Bestimmungen, die zu Gunsten der Fahrgäste ausschlagen und daher prinzipiell als *klimafreundlich* einzustufen sind. Hier besteht mit der VO (EU) 181/2011³⁸⁰ ein unionsrechtlicher Hintergrund. Folgende Normen des KfVG seien exemplarisch hervorgehoben:

§ 20 enthält einen Katalog an Pflichten des Berechtigungsinhabers, des Verkehrsleiters und des Fahrzeuglenkers. Diese führen zu einer Begünstigung der Fahrgäste und schlagen auf die bei der Inanspruchnahme der Leistungen vorherrschenden Bedingungen durch. Im Sinne der Verkehrsverlagerung sind diese Pflichten – sofern nicht ohnedies bereits eine unionsrechtliche Vorgabe besteht – durchwegs als *klimafreundlich* einzustufen. Hervorzuheben ist insbesondere die Betriebspflicht gem § 20 Abs 1 Z 1 sowie der Kontrahierungszwang gem Z 2 und Z 3.³⁸¹

§ 31 normiert, dass der Fahrgast für die Erfüllung des Beförderungsvertrages einen Regelbeförderungspreis zu vergüten hat. Da hier mitunter Hemmungen der Inanspruchnahme des ÖV aufgrund hoher Beförderungsentgelte verhindert werden, kann dies als *klimafreundlich* eingestuft werden. Eine Abweichung vom Regelbeförderungspreis ist gem § 31 Abs 6 genehmigungspflichtig. Die Beförderungspreise sind zudem degressiv ausgestaltet, vermindern sich also relativ zu den zurückgelegten Kilometern.

Der Regelbeförderungspreis wird von der WKÖ jährlich anhand eines Index erhöht, welcher sich an den in Abs 4 genannten Komponenten orientiert. Hier wären neben den in lit c genannten Treibstoffkosten zukünftig auch Kosten für elektrischen Ladestrom bzw Wasserstoff auszuweisen.

Gem Abs 5 schlagen sich Zuzahlungen Dritter unmittelbar auf den vom Fahrgast zu bezahlenden Regelbeförderungspreis durch, was als *klimafreundlich* eingestuft werden kann.

§ 32 sieht eine Genehmigungspflicht für Besondere Beförderungsbedingungen vor. Als Schutzbestimmung zu Gunsten der Fahrgäste kann dies als *klimafreundlich* eingestuft werden.

§ 32b regelt die „außergerichtliche Streitbeilegung mit Fahrgästen“. Die Einrichtung einer Schlichtungsstelle zur außergerichtlichen Streitbeilegung bei Streitigkeiten iZm Fahrgastrechten kann aus klimaschutzrechtlicher Sicht begrüßt werden. Da dies durch das Kapitel VI der VO (EU) 181/2011³⁸² bereits europarechtlich vorgesehen ist, handelt es sich dabei allerdings um keine dem österreichischen Gesetzgeber zurechenbare Maßnahmensetzung.

6.3. Sonstiges

6.3.1. Bestimmungen über die Fahrzeuge

Im vierten Abschnitt des KfVG finden sich wenig klimaschutzrechtliche Anhaltspunkte, weil die einschlägigen Bestimmungen (§§ 39 ff) primär der Sicherheit dienen.

³⁸⁰ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004, ABl L 2011/55, 1.

³⁸¹ Hauenschild in Bauer (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 488.

³⁸² Zum Kapitel VI siehe die Art 28 ff.

Zu nennen ist § 39 Abs 1, wonach die eingesetzten Linienfahrzeuge hinsichtlich ihrer Bauart, Beschaffenheit und Ausrüstung den Bestimmungen dieses Gesetzes sowie den Bestimmungen des KfzG entsprechen müssen. Wie bereits erwähnt, ist als klares Ziel der Umstieg hin zu emissionsfreien Fahrzeugen auch im ÖV zu nennen.³⁸³ Dieser Zielsetzung könnte mit sukzessiv ansteigenden Mindestquoten an „sauberen Fahrzeugen“ Rechnung getragen werden, wie sie etwa von der „Clean Vehicles Directive“³⁸⁴ vorgesehen sind; systematisch wären entsprechende Regelungen freilich nicht im KfzG, sondern vielmehr im Vergaberecht zu verankern. Außerdem wäre dabei den Vorgaben des primären Unionsrechts Beachtung zu schenken.

6.3.2. Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern

Der fünfte Abschnitt des KfzG (§§ 44a ff) enthält Bestimmungen über die Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern. Diese sind klimaschutzrechtlich im Grundsatz nicht beachtlich und werden aus diesem Grund nicht näher abgehandelt. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass sich Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen eignen, vermehrt über klimaschutzrelevante Probleme aufzuklären (besonders effiziente Fahrweise, etc) und damit zur Bewusstseinsbildung beitragen können.

³⁸³ BMK, Mobilitätsmasterplan 40.

³⁸⁴ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl L 2019/188, 116.

7. Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das GelverkG idF BGBl 2021/13.

7.1. Fragen zum Geltungsbereich des GelverkG

Das GelverkG gilt gem § 1 Abs 1 Z 1 „für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“. Wie sogleich gezeigt wird, kann diese auf den ersten Blick *klimaneutral* anmutende Geltungsbereichsbestimmung Fragen aufwerfen, denen Klimaschutzrechtliche Relevanz zukommt.

7.1.1. Zur Einordnung „neuer Leistungen“

Es treten nunmehr Dienstleistungen in Erscheinung, die nicht einer „herkömmlichen“ Form der Mobilität entsprechen (Stichwort: Mikro-ÖV und Sharing). Bisweilen werden etwa im kommunalen Bereich **gemeinwohlorientierte Mobilitätsleistungen** von mit Subventionen unterstützten Vereinen in Form von Ride-Hailing, Sammelbussen, Shuttle-Services, usw angeboten. Als Alternative zum MIV sind diese Initiativen aus Sicht des Klimaschutz klar zu befürworten. Es kann sich dabei allerdings die Frage stellen, ob diese Leistungen eine „gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ darstellen und infolgedessen mit allen damit verbundenen rechtlichen Konsequenzen (Konzessionspflicht, Tarifbindung, Ruhepausen, etc) dem GelverkG unterliegen.³⁸⁵ Darüber hinaus ist (zumindest rechtlich) nicht klargestellt, was unter „Mikro-ÖV“ bzw „Sharing“ überhaupt genau zu verstehen ist bzw wie weit diese Begriffe zu ziehen sind. Eine juristische Definition dürfte sich aufgrund der Vielfältigkeit schwierig gestalten, würde iSd Schaffung von Rechtssicherheit aber wichtig sein.³⁸⁶

Was nun den Anwendungsbereich des GelverkG betrifft, so richtet sich die Gewerbsmäßigkeit nach den Kriterien des § 1 Abs 2 GewO.³⁸⁷ Es ist also zu prüfen, ob die Tätigkeit „selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen“. Freilich können sich hier schwierige Abgrenzungsfragen stellen, was ein Hemmnis in der Umsetzung solcher Vorhaben darstellen kann. Vor diesem Hintergrund spricht auch der Mobilitätsmasterplan davon, für Anbieter von „neuen Mobilitätsdienstleistungen“ Rechtssicherheit zu schaffen.³⁸⁸

Während zur Beurteilung der *Selbstständigkeit* die Tragung des Risikos und die Freiheit der Entscheidungsfindung³⁸⁹ (zB des Vereins) im Einzelfall beurteilt werden muss, liegt das Kriterium der *Regelmäßigkeit* bei (eben) regelmäßig angebotenen Mobilitätsdiensten grundsätzlich vor. Als Hauptdiskussionspunkt wird jedoch das Kriterium der *Gewinnerzielungsabsicht* gelten. Eine „gemeinnützige“ Tätigkeit iSd §§ 35, 36 BAO und eine Verwendung der Einnahmen ausschließlich zu ideellen Zwecken kann hierbei das Nichtvorliegen Gewinnerzielungsabsicht

³⁸⁵ *Frankl-Templ*, Die rechtliche Qualifikation von kommunalen Fahrtendiensten, ZVR 2020, 8 (8).

³⁸⁶ Siehe auch *BMK*, Mobilitätsmasterplan 30.

³⁸⁷ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1185.

³⁸⁸ *BMK*, Mobilitätsmasterplan 30.

³⁸⁹ *Müller* in *Ennöckl/Raschauer/Wessely*, GewO § 1 Rz 12.

indizieren.³⁹⁰ Die bloße Unentgeltlichkeit schließt das Kriterium der Gewinnerzielungsabsicht hingegen nicht generell aus.³⁹¹ Im Fall von Vereinen ist darüber hinaus die Beweislastumkehr des § 1 Abs 6 GewO zu berücksichtigen.³⁹²

Es kann festgehalten werden, dass zur korrekten rechtlichen Beurteilung ein rascher Blick in das GelverkG nicht genügt, sondern vielmehr weitgehend(er)e Kenntnisse des Gewerberechts und in vielen Fällen auch der einschlägigen gewerberechtlichen Judikatur notwendig sind. Rechtsvergleichend betrachtet nimmt das deutsche Personenbeförderungsgesetz (dPBefG) Beförderungen mit Pkw vom Anwendungsbereich aus, wenn diese unentgeltlich erfolgen oder das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke einen bestimmten Betrag nicht übersteigt (vgl § 1 Abs 2 Z 1 leg cit). Obzwar es nach aktueller Rechtslage in Österreich durchaus möglich ist, gemeinwohlorientierte Mobilitätsleistungen jenseits der „Gewerbsmäßigkeit“ auszuüben,³⁹³ wäre eine klare rechtliche Anordnung nach deutschem Vorbild auch im Inland der Rechtsklarheit dienlich. Bei einer klaren gesetzlichen Ausgangslage liegt es nahe, dass diese Dienste vermehrt angeboten und in Anspruch genommen werden, was sich *klimafreundlich* auswirkt.

Schließlich ist zu beachten, dass grundsätzlich der Anwendungsbereich der **VO (EG) 1071/2009** eröffnet ist, sofern der Zugang zum „Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ iSd Art 2 Z 3 leg cit angestrebt bzw dieser Beruf ausgeübt wird (Art 1 Abs 1 leg cit). Dazu zählt neben dem Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers jener des Personenkraftverkehrsunternehmers, wobei es darauf ankommt, dass Fahrzeuge eingesetzt werden, „welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers **mehr als neun Personen** zu befördern“ (Art 2 Z 2 leg cit). Es gibt im GelverkG sohin neben den von der VO erfassten Personenverkehrsgewerbe auch solche, die nicht durch unmittelbar anwendbares Unionsrecht geregelt werden.³⁹⁴ Im erfassten Bereich ist der vorherrschende Begriff des „Unternehmens“³⁹⁵ aber durchaus weit. Ausnahmen bei Verfolgung nichtgewerblicher Zwecke finden sich gem Art 1 Abs 4 lit b VO (EG) 1071/2009 iZm der Beförderung von Reisenden.

7.2. Konzessionspflicht

Der Gelegenheitsverkehr ist gem § 2 Abs 1 konzessionspflichtig. Dieser hat (insbesondere durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge) das Potenzial, im Vergleich zum MIV eine günstigere Klimabilanz aufzuweisen.³⁹⁶ Zudem sind gerade in jüngerer Zeit innovative Modelle iZm der geteilten Nutzung von Fahrzeugen denkbar, welche vielfach als *klimafreundlich* einzustufen sind (siehe dazu bereits 7.1.1.). Das Konzessionserfordernis im GelverkG ist daher klimaschutzrechtlich zu untersuchen.

³⁹⁰ Frankl-Templ, ZVR 2020, 8 (9).

³⁹¹ Müller in Ennöckl/Raschauer/Wessely, GewO § 1 Rz 9.

³⁹² Siehe dazu Gruber/Paliego-Barfuß, GewO⁷ § 1 Anm 114 ff.

³⁹³ Frankl-Templ, ZVR 2020, 8 (11).

³⁹⁴ Siehe etwa VwGH 24.09.2019, Ra 2019/03/002.

³⁹⁵ Siehe dazu Art 2 Z 4 VO (EG) 1071/2009.

³⁹⁶ Vgl BMK, Mobilitätsmasterplan 27.

Wie im Kraftfahrlinienrecht wird die grundsätzliche Existenz einer Konzessionspflicht jedoch noch nicht von vornherein als *klimaschädlich* eingestuft werden können. So ist iZm einer Diskussion über eine Deregulierung und Abschwächung der Antrittspflichten einerseits auf den unionsrechtlichen Hintergrund, nämlich auf die VO (EG) 1071/2009, Rücksicht zu nehmen. Eine Ausnahme von den Bestimmungen der VO wäre nach Maßgabe des Art 1 Abs 5 leg cit möglich.³⁹⁷ Andererseits darf die Garantie für Qualität und Sicherheit nicht außer Acht gelassen werden.³⁹⁸ Um diesem Regelungsziel bei Abbau rechtlicher Antrittsvorgaben nachzukommen, müssten entsprechende Substitutionsmaßnahmen Platz greifen, die etwa mit sog Experimentierräumen („regulatory sandboxes“) geschaffen werden könnten.

Insgesamt erscheint es sinnvoll, eine Differenzierung vorzunehmen: Im „herkömmlichen“ Gelegenheitsverkehrsbereich wird es sachgerecht sein, das Konzessionssystem per se unangetastet zu lassen und zu untersuchen, ob im Hinblick auf die Konzessionsvergabe *klimafreundlicher* Handlungsspielraum bzw -bedarf besteht. Im Gegensatz zum Kraftfahrlinienrecht ist hier auch zu berücksichtigen, dass Elemente eines Konkurrenzschutzes im GelverkG nicht (mehr) bestehen.³⁹⁹ Bei „neueren“ Erscheinungen, wie etwa innovativen (Sharing-)Modellen, könnte dagegen eine (zumindest zeitweilige und probeweise) Deregulierung Platz greifen. *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl* orten einen Bedarf an Ausnahmen vom Konzessionssystem „immer dann, wenn die gewerbsmäßige Beförderung von Personen zu Bedingungen erfolgen sollen [sic], die nicht [mit] den strengen Vorgaben im Rahmen des Konzessionssystems des KfVG oder des GelverkG übereinstimmen.“⁴⁰⁰ Da es durch die (probeweise) Normierung von Ausnahmen im Verhältnis zum „Regelsystem“ zu rechtlichen Differenzierungen kommt, müssten diese sachlich gerechtfertigt werden können, dh verhältnismäßig sein.⁴⁰¹

7.2.1. Konzessionsarten und Konzessionsumfang

Konzessionen dürfen nur für die in § 3 Abs 1 Z 1 bis 4 genannten Arten des gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehrs erteilt werden. An dieser Stelle ist zu untersuchen, ob und inwiefern sich dieser Katalog zu Gunsten neuerer, klimafreundlicher Mobilitäterscheinungen **flexibilisieren** lässt – die Schaffung eines stark regulierten „Einheitsgewerbes“ sollte nicht angestrebt werden.⁴⁰² Durch technische Möglichkeiten kommen nunmehr vielversprechende Varianten von Mikro-ÖV und Sharing-Systemen in Betracht, die es rechtlich einzuordnen gilt. Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Konzessionsarten ist ein – wie ihn *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl* nennen – „à la carte Zugang“⁴⁰³, wonach bei gewissen Modellen nicht sämtliche, sondern nur

³⁹⁷ Demnach können „die Mitgliedstaaten [...] Kraftverkehrsunternehmer, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen durchführen, nur dann ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieser Verordnung ausnehmen, wenn sich diese Beförderungen nur geringfügig auf den Kraftverkehrsmarkt auswirken aufgrund a) der Art der beförderten Ware oder b) der geringen Entfernungen.“

³⁹⁸ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 154.

³⁹⁹ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1183.

⁴⁰⁰ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 145.

⁴⁰¹ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 148.

⁴⁰² Gegen eine Vereinheitlichung siehe etwa *Kluge*, Das Taxigeschäft im Umbruch - Ein neuer Markt braucht neue Regeln (2018), 11.

⁴⁰³ *Lachmayer/Eisenberger/Rehrl*, Extra Law – Mobility 145.

bestimmte Teile der Rechtspflichten greifen, im GelverkG nicht vorgesehen. Dies kann sich als innovationshemmend und unter Umständen *klimaschädlich* erweisen.

§ 3 hat erst durch BGBl 2019/83 eine bedeutende Neuregelung erfahren. Zuvor war das Mietwagen-Gewerbe gem § 3 Abs 1 Z 2 nicht auf Omnibusse beschränkt, sondern erfasste auch Pkw. Dieses Mietwagen-Gewerbe mit Pkw wurde durch die genannte Novelle beseitigt; die Ausübung fällt nunmehr unter die Z 3 („Beförderungsgewerbe mit PKW – Taxi“). Praktisch hatte diese Änderung insofern Auswirkungen, als Transportdienstleistungen von *Uber*⁴⁰⁴ zuvor teilweise unter die Z 2 zu subsumieren waren.⁴⁰⁵ Im Ergebnis wurde das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw sehr stark an die Regelungen des Taxi-Gewerbes angeglichen. Für innovative Lösungen wie *klimafreundliche* Sharing-Modelle hätten hier eventuell eigens konzipierte Lösungen vorgesehen werden können.⁴⁰⁶

Betreffend der oben erwähnten *lex Uber* lag der Wegfall des österreichischen Geschäftsmodells nahe, was in weiterer Folge mit gesetzlichen Abschwächungen noch verhindert werden konnte.⁴⁰⁷ Nun wäre dies zwar im Fall von *Uber* aus Klimaschutzsicht kein verheerender Rückschlag gewesen, da die durch *Uber*-Fahrten verursachten Emissionen – trotz der Zielsetzung, eine „Null-Emissions-Plattform“ zu werden⁴⁰⁸ – im Moment noch kein schönes Bild zeigen.⁴⁰⁹ Abgesehen von *Uber* sind aber andere Mobilitätsmodelle denkbar, die sehr wohl als *klimafreundlich* einzustufen sind und Gefahr laufen, nicht praktikabel zu sein. In solchen Bereichen bietet sich der Einsatz sog **Experimentierräume** („*regulatory sandboxes*“) an. Durch Ausnahmen oder Abschwächungen im Hinblick auf rechtliche Vorgaben (sog Ausnahme-*sandbox*, Beispiel: Berichtspflicht statt Konzession) wird die Verwirklichung innovativer Modelle gefördert, während gleichzeitig eine Evaluierung der Auswirkung erfolgen kann. Darauf aufbauend lassen die erzielten Ergebnisse eine zielgerichtete Anpassung der Rechtslage zu.⁴¹⁰

§ 4 Abs 1 sieht die Erteilung der Konzession für eine bestimmte Zahl von Fahrzeugen vor. Dies kann aus Sicht des Klimaschutzes im Grundsatz befürwortet werden, zumal sich damit Auswirkungen einigermaßen gut abschätzen lassen. Zu erwägen wäre allenfalls, die Konzession nicht nur für eine bestimmte Zahl, sondern auch bezogen auf eine bestimmte **Art von Fahrzeugen** zu erteilen. Sollte nachträglich ein Fahrzeugwechsel mit damit einhergehender Erhöhung der Emissionswerte stattfinden, wäre nach diesem Modell eine Genehmigung nach

⁴⁰⁴ Die Diskussion um die Einstufung als Reisebüro iSd § 126 GewO sei hier ausgespart; siehe dazu eingehend *Raschauer*, Über die elektronische Vermittlung von Personenbeförderungsdiensten - zugleich Anmerkungen zur Reichweite des § 126 österr GewO, SPWR 2020, 25.

⁴⁰⁵ Siehe zum Ganzen *Winkler*, Die "lex Uber" - Neuregelung des Taxi- und Mietwagengewerbes im GelVerkG, Jahrbuch Öffentliches Recht 2020, 129.

⁴⁰⁶ *Stalzer/Piska*, Die Novelle der Novelle zum GelverkG - Bleibt alles anders? *ecolex* 2021, 363 (364 f) sprechen von einer „*innovationsfeindlichen und systemwidrigen Überregulierung*“ und konstatieren auch verfassungsrechtliche Bedenken.

⁴⁰⁷ *Eisenberger*, ÖZW 2020, 102 (104).

⁴⁰⁸ Siehe <https://www.uber.com/us/en/about/sustainability/>.

⁴⁰⁹ Problematisch ist auch, dass Personen, die voreinst zu Fuß unterwegs waren, nunmehr Dienste von Uber in Anspruch nehmen und damit zu zusätzlichen Emissionen beitragen; siehe dazu *Transport & Environment* (Hrsg), Europe's giant 'taxi' company: is Uber part of the problem or the solution? (2019) 12.

⁴¹⁰ *Eisenberger*, ÖZW 2020, 102 (105).

Abs 2 einzuholen. Dahingehende Vorschläge nehmen darauf Rücksicht, dass ab dem Jahr 2025 für neu zugelassene Taxis nur noch ein emissionsfreier Betrieb möglich sein soll.⁴¹¹

7.2.2. Konzessionsvoraussetzungen

Im Rahmen der Konzessionsvoraussetzungen gem § 5 Abs 1 wird einerseits auf die allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes, andererseits auf die Ausübungsanforderungen gem Art 3 Abs 1 VO (EG) 1071/2009 verwiesen.⁴¹² Diese subjektiven Voraussetzungen weisen keinen *klimaschädlichen* Charakter auf, weshalb § 5 insgesamt als *klimaneutral* einzustufen ist. Einzig in **Abs 3 Z 3 lit b** wird festgehalten, dass eine rechtskräftige Verurteilung wegen schwerwiegender Verstöße gegen den Umweltschutz der geforderten Zuverlässigkeit entgegensteht. Auch die Aufnahme dieses Kriteriums war unionsrechtlichen Ursprungs;⁴¹³ eine Einordnung als *klimafreundlich* ist daher nicht angezeigt.

Einmal mehr kann auf die Möglichkeit hingewiesen werden, die Anforderungen für *klimafreundliche* Mobilitätsmaßnahmen etwa im Rahmen von Experimentierräumen herabzusetzen und die Auswirkungen zu begutachten. Im Anwendungsbereich der VO (EG) 1071/2009 ist dies bei geringfügigen Auswirkungen iSd Art 1 Abs 5 der VO möglich.⁴¹⁴

Umgekehrt besteht gem Art 3 Abs 2 VO (EG) 1071/2009 die Möglichkeit, im nationalen Recht zusätzliche Voraussetzungen vorzusehen, sofern diese verhältnismäßig sind und nicht diskriminierend wirken. Diesbezüglich ist daran zu denken, **Kriterien hinsichtlich der zu verwendenden Fahrzeuge** zu normieren, sodass diese gewisse umwelt- bzw klimarelevante Anforderungen zu erfüllen haben. Auch Mindestquoten an – wie auch immer zu definierenden – „sauberen Fahrzeugen“ würden eine Maßnahme darstellen, um die im Mobilitätsmasterplan dargelegten Ziele zu erreichen. Abseits der Konzessionsvoraussetzungen wären diese Vorgaben im Bereich der besonderen Ausübungsvorschriften möglich (siehe sogleich § 13). Solche Schritte sind freilich genau auf ihre Konformität mit dem (vor allem primären) Unionsrecht zu untersuchen.

7.3. Sonstiges

§ 11 normiert Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs durch ausländische Unternehmer. Zur grenzüberschreitenden Beförderung sind unter anderem Inhaber einer Genehmigung der Bundesministerin/des Bundesministers iSd § 11 Abs 1 Z 2 iVm Abs 2 berechtigt. Im Rahmen der Erteilung dieser Genehmigung (**Abs 2** nennt Versagungsgründe) könnte allenfalls eine Berücksichtigung des Umwelt- bzw Klimaschutzes vorgesehen werden.

⁴¹¹ BMK, Mobilitätsmasterplan 39.

⁴¹² Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1186.

⁴¹³ ErläutRV 1160 BlgNR 22. GP 6.

⁴¹⁴ Lachmayer/Eisenberger/Rehrl, Extra Law – Mobility 71.

§ 12 ermöglicht zwischenstaatliche Vereinbarungen, welche mit einer Berechtigung gem § 11 korrespondieren. Es wird eine Einstufung als *klimaneutral* zu erfolgen haben, wengleich gewisse Nachbesserungen möglich erscheinen. So könnten bei der Festlegung von Kontingen-ten im Rahmen von zwischenstaatlichen Vereinbarungen neben „verkehrsmäßigen und wirt-schaftlichen Interessen“ auch ökologische Aspekte Eingang finden. Auch zusätzlich zu den volkswirtschaftlichen Interessen, welche gem **Abs 2** einer Erlaubnisausgabe nicht entgegenste-hen dürfen, ist an weitere umwelt- bzw klimarelevante Kriterien zu denken.

§ 13 enthält verschiedenste Verordnungsermächtigungen, die im Wesentlichen ebenfalls als *klimaneutral* einzustufen sind. Zu erwähnen sind die Ermächtigung gem **Abs 2 Z 1 und Abs 3**, die sich auf die bei der Gewerbeausübung verwendeten Fahrzeuge bezieht. Darauf ba-sierende– klimaschutzrechtlich unbeachtliche – Vorgaben finden sich in § 17 der „Betriebsord-nung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr“⁴¹⁵. Zur Erreichung eines emissionsfreien Taxibetriebs für neu zugelassene Fahrzeuge bis 2025⁴¹⁶ könnten neben der „Beschaffenheit und Eignung“ auch die Emissionswerte der Fahrzeuge als Kriterien angeführt werden. Im Hinblick auf allfällige nationale CO₂-Grenzwerte ist wiederum auf den durch das Unionsrecht bedingten eng begrenzten Handlungsspielraum hinzuweisen.

7.3.1. Tarife

§ 14 stellt die gesetzliche Grundlage für die Tarifbindung im Gelegenheitsverkehr dar. Ver-bindliche Tarife stellen Ausübungsbeschränkungen, also Eingriffe in das Grundrecht auf Er-werbshfreiheit, dar und müssen verfassungsrechtlich gerechtfertigt werden. Der VfGH sieht eine Rechtfertigung darin, mit verbindlichen Tarifen mangelnde Transparenz und unzulängliche Vergleichbarkeit zu kompensieren, stellt mithin also auf Gedanken des Konsumentenschutzes ab.⁴¹⁷ Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei neueren Gelegenheitsverkehrsdienstlei-stungen, welche etwa via App bestellt werden, von mangelnder Preistransparenz keine Rede sein kann. Eine rechtliche Gleichstellung des *Street-hail*-Marktes mit dem *Pre-booked*-Markt wirft daher bereits verfassungsrechtliche Fragen auf. **Klimarelevanz** kommt dieser Thematik des-halb zu, weil es sich bei diesen Verkehrsdienstleistungen bisweilen um eine – im Vergleich zum MIV – *klimafreundliche* Form der Mobilität handelt, welche durch festgelegte Tarife allenfalls beeinträchtigt werden.

Die Tarifbindung war auch eines der Hauptprobleme der GelverkG-Novelle-2019⁴¹⁸, denn Un-tersuchungen haben bereits im Vorfeld ergeben, dass Anbieter innovativer Leistungen aufgrund rechtlicher Vorgaben ihr Geschäftsmodell nicht mehr verwirklichen könnten.⁴¹⁹ Dies führte zu einer weiteren Novelle im Jahr 2020⁴²⁰, wonach nunmehr Abweichungen für „Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden“ (Abs 1b) möglich sind. Einer der aus-schlaggebenden Gründe war der Druck seitens des Fahrdienstvermittlers *Uber*.⁴²¹

⁴¹⁵ BGBl 1993/951 idF BGBl II 2020/408.

⁴¹⁶ BMK, Mobilitätsmasterplan 39.

⁴¹⁷ Vgl etwa VfSlg 16.538/2002.

⁴¹⁸ BGBl 2019/83.

⁴¹⁹ *Stalzer/Piska*, *ecolex* 2021, 363 (365).

⁴²⁰ BGBl 2021/13.

⁴²¹ *APA/Huter*, "Uber droht mit Rückzug aus Österreich", *Die Presse* v 27. 6. 2019.

Eine Flexibilisierung der Tarifgestaltung wäre am *Pre-booked*-Markt in Betracht zu ziehen, um damit Erleichterungen für *klimafreundliche* Verkehrsdienstleistungen zu schaffen. Eine Möglichkeit wäre – zumindest zur Erprobung und Folgenabschätzung – die Erlassung individueller Ausnahmen durch Bescheid, was eine gesetzliche Grundlage notwendig macht.⁴²² Hiermit könnte auch gewährleistet werden, dass Ausnahmen wirklich jene Mobilitätsmodelle begünstigen, welche klimaschutzrechtlich forciert werden müssen.

⁴²² Lachmayer/Eisenberger/Rehrl, Extra Law – Mobility 152.

8. Sonstige Materiengesetze

ISd Vollständigkeit des bundesgesetzlichen Klimachecks werden im Folgenden noch weitere Materiengesetze angeschnitten. Dabei ergeben sich teilweise weniger klimaschutzrechtliche Anknüpfungspunkte als bei den bereits geprüften Gesetzen, was eine kürzere Abhandlung rechtfertigt.

8.1. Führerscheingesetz

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das FSG idF BGBl 2021/154.

8.1.1. Allgemeines

Eine *klimafreundliche* Bestimmung ergibt sich durch **§ 2 Abs 1a**. Unter den dort normierten Voraussetzungen dürfen elektrisch angetriebene Kraftwagen bis zu einer Gesamtmasse von nicht mehr als 4250 kg (anstelle von 3500 kg) mit der Führerscheinklasse B gelenkt werden. Hintergrund ist, dass elektrisch angetriebene Kraftwagen, die für den Gütertransport eingesetzt werden, eine zufriedenstellende Reichweite ohne Ladevorgang aufweisen müssen und aufgrund der verbauten Akkus die Gesamtmasse von 3500 kg überschreiten. Durch die Berechtigung zur Lenkung mit der Klasse B setzt § 2 Abs 1a einen Schritt zur Verlagerung auf emissionslose Fahrzeuge.⁴²³

Analog zu dieser Bestimmung würde sich im GütbefG eine entsprechende Ausnahme von der Konzessionspflicht anbieten. Wie dort gezeigt wird (8.2.1.), stößt man iZm diesem Vorschlag allerdings an unionsrechtliche Grenzen.

Unlängst wurde im Nationalrat eine Abänderung des § 2 Abs 1a beschlossen; die Bestimmung soll in ihrer aktuellen Ausgestaltung mit 01.03.2022 außer Kraft treten. Anstelle der bisher vorhandenen Voraussetzung in Z 1 („elektrisch angetrieben“), wird künftig auf einen alternativen Antrieb iSd § 2 Abs 1 Z 47 KFG, dh nicht nur auf Elektrofahrzeuge, abgestellt werden. Zudem entfällt die Voraussetzung der Absolvierung einer zusätzlichen Ausbildung gem Z 4 (vgl dazu aktuell auch § 7a FSG-DV). Gleichzeitig wird die Begünstigung aber auf Fahrzeuge eingeschränkt, deren 3500 kg übersteigendes Gewicht auf die alternative Antriebsform zurückzuführen ist. Hintergrund der Änderung ist eine unionsrechtliche Vorgabe.⁴²⁴

§ 4 Abs 1 iVm Abs 7 schreibt eine 0,1 Promille-Grenze für Probeführerscheinbesitzer vor. Damit wird zwar gerade kein Anreiz zur Inbetriebnahme eines motorisierten Fahrzeuges gesetzt, jedoch sind dahingehende Bestimmungen durch Sicherheitserwägungen begründet und stehen in keinem unmittelbaren Konnex zum Klimaschutz (*klimaneutral*). Dasselbe gilt für die weithin bekannte 0,5-Promille-Grenze für die Inbetriebnahme bzw das Lenken eines Kfz gem **§ 14 Abs 8** (zur 0,1 Promille-Grenze bei Motorfahrrädern bis zum vollendeten 20. Lebensjahr siehe § 18 Abs 5). Zwar sind strenge Vorschriften in diesem Bereich grundsätzlich geeignet, zur Verkehrsverlagerung auf den Fußverkehr bzw den ÖV beizutragen; eine nennenswerte Auswirkung auf THG wird sich hier allerdings nicht feststellen lassen (siehe dazu auch § 5 StVO).

⁴²³ Nach den ErläutRV 1358 25. GP 1 hatte die Bestimmung die „Förderung der Elektromobilität“ zum Ziel.

⁴²⁴ ErläutRV 946 BlgNR 27. GP 1.

Schließlich kann auch iZm dem FSG auf eine Möglichkeit hingewiesen werden, die Aktive Mobilität zu fördern. Um das subjektive Sicherheitsgefühl von Radfahrern zu erhöhen und damit die Verkehrsverlagerung voranzutreiben, wäre es denkbar, eine – in kleineren Gruppen organisierte – **Radfahreinheit im Straßenverkehr in die Führerscheinausbildung zu integrieren**. Hierdurch hätten zukünftige Kfz-Lenker einen unmittelbaren Eindruck des Verkehrsgeschehens aus Sicht des Radfahrverkehrs und könnten Gefährdungsmomente (etwa beim Überholen von Radfahrern) in weiterer Folge besser einschätzen. Es ist dies eine Maßnahme, die bereits zur sogleich angesprochenen Bewusstseinsbildung überleitet.

8.1.2. Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Maßnahmen der Bewusstseinsbildung werden im Mobilitätsmasterplan 2030 besonders betont.⁴²⁵ Im FSG und in der FSG-DV sind idZ Anknüpfungspunkte vorhanden, die sich allenfalls noch ausweiten lassen.

Gem § 4a ist anlässlich des erstmaligen Erwerbs einer Lenkberechtigung der Klassen A1, A2, A3 sowie B eine zweite Ausbildungsphase zu durchlaufen, wobei gem Abs 4 Z 1 Perfektionsfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu absolvieren sind. Gem § 13a Abs 2 Z 2 FSG-DV stellt unter anderem das „ökonomische Fahren“ einen Inhalt der ersten Perfektionsfahrt dar.

Gem § 11 Abs 2 Z 2 hat sich die theoretische Fahrprüfung „auf die notwendigen Kenntnisse für eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Benützung des Kraftfahrzeuges“ zu erstrecken. Dass der Umweltschutz im Rahmen der theoretischen Fahrprüfung Berücksichtigung findet, kann begrüßt werden. Fraglich ist, inwiefern sich die Verringerung von CO₂-Emissionen im vorliegenden Zusammenhang unter die „umweltfreundliche Benützung“ subsumieren lässt. Hier ist eine ausdrückliche Nennung des Klimaschutzes vorzuschlagen.

Gem § 34a Abs 1 Z 4 müssen vom Landeshauptmann zu bestellende Fahrprüfer unter anderem über die Fähigkeit verfügen, „ein Kraftfahrzeug in Kraftstoff sparender, umweltfreundlicher und defensiver Fahrweise von höherem Niveau, als für den Erwerb einer Lenkberechtigung erforderlich ist unbeschadet § 34b Abs. 2 Z 2 zu lenken“. Die Berücksichtigung des Umweltschutzes ist zu begrüßen. Allenfalls ließe sich der Katalog an notwendigen Fähigkeiten noch dahingehend erweitern, über grundsätzliches Wissen zum Thema Klimaschutz zu verfügen.

8.2. Güterbeförderungsgesetz 1995

Alle erwähnten Bestimmungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich auf das GütbefG idF BGBl 2019/104.

⁴²⁵ BMK, Mobilitätsmasterplan 52.

8.2.1. Allgemeines

Auch im Hinblick auf den Güterverkehr am Landweg sieht der Mobilitätsmasterplan Ziele vor. So soll „spätestens ab 2035 [...] im gesamten Bundesgebiet der lückenlose emissionsfreie Betrieb von Fahrzeugen im Güterverkehr möglich sein.“⁴²⁶ Während bei einer Tagesfahrleistung bis zu 300 km vor allem auf batteriebetriebenen Elektroantrieb zu setzen ist, wird der Ferngüterverkehr Infrastrukturentscheidungen zu sog Electric-Road-Systemen erfordern.⁴²⁷

§ 1 legt den Geltungsbereich des GütbefG fest und ist grundsätzlich *klimaneutral*. Besonders hervorzugehen ist allerdings das „**Kleintransporteure-Gewerbe**“, auf welches gem Abs 2 die Bestimmungen der § 6 Abs 1 bis 4, § 7 Abs 2, § 10, § 11 und die Bestimmungen der Abschnitte VI bis VIII Anwendung finden. Es handelt sich hierbei um ein freies Gewerbe, dh die Ausübung bedarf keiner Konzession.⁴²⁸

Zwecks Verringerung von THG ist diesbezüglich – auch anknüpfend an die obigen Ausführungen zum Mobilitätsmasterplan – folgende Modifikation zu untersuchen: Mit emissionsfreien BEV muss im Transportgewerbe eine zweckentsprechende Reichweite erzielt werden, was aufgrund der hierfür notwendigen Akkus zwangsweise zu einem höheren Eigengewicht und somit zu einer geringeren Nutzlast führt. Nun ist diesem Umstand im Bereich der Lenkberechtigungen bereits mit der 18. FSG-Novelle Rechnung getragen worden, indem mit der Führerscheinklasse B nunmehr elektrische Kleintransporter mit hzG von bis zu 4,25 t gelenkt werden dürfen (§ 2 Abs 1a FSG).⁴²⁹ Eine solcher „Nachteilsausgleich“ wäre auch iZm der Konzessionspflicht vorzuschlagen, um den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge im Transportgewerbe zu fördern. Dies könnte entweder im Rahmen des § 1 oder aber auch bei den Ausnahmen von der Konzessionspflicht gem § 4 erfolgen.

Allerdings muss der unionsrechtliche Hintergrund berücksichtigt werden, denn auch die VO (EG) 1071/2009 nimmt in Art 1 Abs 4 lit a nur Kraftfahrzeuge mit einem 3,5 t nicht überschreitenden hzG von ihrem Anwendungsbereich aus. Solange auf europäischer Ebene keine Erleichterung erfolgt, gestalten sich dahingehende Vorhaben also schwierig.

8.2.2. Bestimmungen über die Konzession

Mit § 2 wird die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern einer Konzessionspflicht unterworfen. Da dem Güterverkehr hierdurch rechtliche Schranken auferlegt werden, kann dies auf den ersten Blick als *klimafreundlich* angesehen werden. Rechtliche Anforderungen an den „Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“, ergeben sich freilich bereits durch die VO (EG) 1071/2009.⁴³⁰ Vor diesem Hintergrund erscheint eine Einstufung als *klimaneutral* angemessen. Auch die Einteilung in Konzessionsarten (Abs 2) weist keine nennenswerte klimaschutzrechtliche Relevanz auf.

⁴²⁶ BMK, Mobilitätsmasterplan 41.

⁴²⁷ BMK, Mobilitätsmasterplan 41.

⁴²⁸ Stögerer/Tropper, Güterbeförderungsgesetz³ § 4 (Stand 1.6.2019, rdb.at) Anm 1.

⁴²⁹ Frankl-Templ, ZVR 2017, 156 (159).

⁴³⁰ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1189.

Die Konzession ist gem § 3 Abs 1 für eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen zu erteilen. Eine Vermehrung der Fahrzeuge bedarf einer Genehmigung (§ 3 Abs 2). Dies kann klimaschutzrechtlich begrüßt werden, wird hierdurch doch gewährleistet, dass immer nur die vom Genehmigungsbescheid umfasste Anzahl an Fahrzeugen in Betrieb genommen wird. Durch Abs 3 erfolgt eine Ausdehnung auf Mietfahrzeuge, was zwecks Vermeidung von Umgehungs-konstruktionen ebenfalls konsequent ist. Soll bei bereits ausgeschöpftem Konzessionsumfang ein weiteres Fahrzeug angemietet werden, muss im Gegenzug mindestens eines „stillgelegt“ werden.⁴³¹ Ein klimaschutzrechtlicher Anknüpfungspunkt geht dahin, zusätzlich auf die Art der Fahrzeuge abzustellen, dh etwa zu differenzieren, ob es sich um ein emissionsloses Fahrzeug handelt oder nicht. Eine solche Unterscheidung wäre vor dem Hintergrund allfälliger Mindestquoten an „sauberen Fahrzeugen“ (siehe dazu § 6) zweckmäßig.

§ 4 enthält Ausnahmen von der Konzessionspflicht. So ist die Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes von der Konzessionspflicht im GütBefG ausgenommen (Z 1). Diese Ausnahme ist iZm den Bestimmungen des Postmarktgesetzes zu sehen⁴³² und kann klimaschutzrechtlich im Rahmen des GütbefG nicht beanstandet werden. Die Ausnahme für Spediteure iSd § 94 Z 63 GewO (Z 2) wirkt sich nicht *klimaschädlich* aus, da die Beförderung nur in sehr eingeschränktem Ausmaß – nämlich im Rahmen des „speditionellen Werkverkehrs“ – erfolgen darf (vgl § 131 GewO).⁴³³ Zum Werkverkehr (Z 3) siehe unten § 10. Die Ausnahme der Z 4 betrifft unter anderem die Beförderung des Gepäcks der Fahrgäste durch Personenbeförderungsunternehmen und ist *klimafreundlich*.

Die durch § 5 festgelegten Konzessionsvoraussetzungen ergeben sich einerseits durch die allgemeinen Voraussetzungen für reglementierte Gewerbe in der GewO und andererseits aus dem Unionsrecht (Art 3 VO (EG) 1071/2009).⁴³⁴ Mangels klimarelevanter Anknüpfungspunkte erfolgt eine Einstufung als *klimaneutral*. Im Übrigen sind die vorgesehenen Voraussetzungen auch verfassungsrechtlich unbedenklich.⁴³⁵ Dass nach einer rechtskräftigen Bestrafung wegen eines Verstoßes gegen Vorschriften über den Umweltschutz die die Zuverlässigkeit gem Abs 2 Z 3 lit b nicht mehr gegeben ist, ändert an dieser Einstufung nichts.

Gem Art 3 Abs 2 VO (EG) 1071/2009 können im nationalen Recht zusätzliche Anforderungen festgelegt werden, wenn diese verhältnismäßig und nicht diskriminierend sind. Diese unionsrechtliche Ermächtigung würde einen zu untersuchenden Anknüpfungspunkt bieten, den Klimaschutz in die Konzessionserteilung einfließen zu lassen.

§ 6 enthält grundsätzlich *klimaneutrale* Bestimmungen über die Gewerbeausübung. Da sich hier allerdings auch **Regelungen im Hinblick auf die zu verwendeten Kfz** finden, wäre § 6 die systematisch passende Gesetzesstelle, um diesbezüglich *klimafreundliche* Vorgaben zu schaffen. So wäre etwa an gestaffelte und sukzessiv zu erhöhende Mindestquoten an „sauberen Fahrzeugen“ zu denken. Wenngleich dies zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsmasterplans erforderlich wird, ist dabei stets auf den unionsrechtlichen Hintergrund Bedacht zu nehmen.

⁴³¹ Stögerer/Tropper, Güterbeförderungsgesetz³ § 3 (Stand 1.6.2019, rdb.at) Anm 4.

⁴³² Siehe eingehend Holoubek/Damjanovic, Postrecht in Holoubek/Potacs (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht I⁴ (2019) 1459 ff.

⁴³³ Stögerer/Tropper, Güterbeförderungsgesetz³ § 4 (Stand 1.6.2019, rdb.at) Anm 2.

⁴³⁴ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1189.

⁴³⁵ Hiesel, Die Rechtsprechung des VfGH zum GütbefG, zum GGBG und zum KfIG, ZVR 2016, 20.

Zur grenzüberschreitenden gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kfz sind gem § 7 Abs 1 unter anderem Inhaber einer Bewilligung des Bundesministers/der Bundesministerin (Z 3) berechtigt. Die Erteilung dieser Bewilligung erfolgt gem § 8 für einzelne Güterbeförderungen und nur, wenn daran ein erhebliches öffentliches Interesse besteht. Bei mangelndem Bedürfnis für die beantragte Güterbeförderung ist die Bewilligung zu versagen. Unter anderem ist der Schutz der Umwelt zu berücksichtigen. Die strengen Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Bewilligung wirken sich *klimafreundlich* aus. Neben dem Umweltschutz wäre darüber hinaus eine ausdrückliche Nennung des Klimaschutzes in Betracht zu ziehen. Dies gilt auch im Rahmen der in § 8 Abs 3 vorgesehenen Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung.

Im Rahmen des § 7 kann überdies das grundsätzliche Verbot des Kabotageverkehrs gem § 7 Abs 2 erwähnt werden. Es wird hierdurch der motorisierte Verkehr eingeschränkt, was eine Einstufung als *klimafreundlich* rechtfertigt. Durch die Kabotageregelungen der VO (EG) 1072/2009 erfährt dieses grundsätzliche Verbot freilich eine starke Relativierung. § 7 Abs 3 ermächtigt die Bundesministerin/den Bundesminister Kabotagevereinbarungen abzuschließen, sofern „in dem betreffenden Staat Gegenseitigkeit besteht und verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Interessen dem nicht entgegenstehen“. Dieser Passus könnte allenfalls um klimarelevante Gesichtspunkte erweitert werden.

8.2.3. Sonstiges

§ 10 normiert Voraussetzungen für den Werkverkehr. Dieser ist gem § 4 Z 3 von der Konzessionspflicht ausgenommen, was sich bereits aus Art 1 Abs 5 lit d VO (EG) 1071/2009 („von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsgenehmigung ausgenommen“) ergibt. Aus diesem Grund und angesichts dessen, dass es sich beim Werkverkehr um ein „klassisches“ Nebenrecht⁴³⁶ von Gewerbetreibenden handelt, lässt sich die Ausnahme von der Bewilligungspflicht klimaschutzrechtlich nicht modifizieren. Zu beachten ist, dass der Werkverkehr zwar im Rahmen eines Gewerbes erfolgt, ein „gewerbsmäßiges Transportieren“ ist davon aber nicht erfasst ist. Letzteres bleibt den Konzessionsinhabern bzw Kleintransporteuren vorbehalten.⁴³⁷ § 10 wird insgesamt als *klimaneutral* einzustufen sein. Allenfalls könnten in § 11 (dieser enthält Vorhaben für Kfz) *klimafreundliche* Anforderungen im Hinblick auf die zu verwendenden Fahrzeuge normiert werden.

Die § 19 ff (Abschnitt V) widmen sich der Ausbildung der Lenker. Die Bestimmungen weisen grundsätzlich keine klimaschutzrechtliche Relevanz auf. Eventuell könnten bewusstseinsbildende Maßnahmen iZm dem Klimaschutz getroffen werden.

Gem § 23 Abs 6 fließen 70 Prozent der eingehobenen Strafgeelder dem Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zu. In Betracht zu ziehen wäre eine Verwendung eines Teiles der Strafgeelder für Klimaschutzmaßnahmen bzw für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs.

⁴³⁶ Stögerer/Tropper, Güterbeförderungsgesetz³ § 10 (Stand 1.6.2019, rdb.at) Anm 1.

⁴³⁷ Stögerer/Tropper, Güterbeförderungsgesetz³ § 10 (Stand 1.6.2019, rdb.at) Anm 4.

8.3. ASFINAG-Gesetz

8.3.1. Unternehmensgegenstand und Möglichkeiten der ASFINAG

Im Hinblick auf den Unternehmensgegenstand der ASFINAG ist **§ 2 Abs 1** maßgeblich:

§ 2. (1) Als Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist insbesondere vorzusehen die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur, die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten von den Nutzern dieser Straßen sowie die Bedienung der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß Art. II § 5 eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat weiters die nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen sowie die Grundstücke und Hochbauten, die in das Eigentum der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen (Artikel 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002) übertragen wurden, zu verwerten und zu verwalten. Als weiterer Unternehmensgegenstand kann die Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr vorgesehen werden.

Dieser ist naturgemäß nicht *klimafreundlich*, da er vorwiegend in der Bereitstellung der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr besteht.

Gem **Abs 2** kommt eine Errichtung von Zweigniederlassungen bzw eine Gründung von Tochtergesellschaften durch die ASFINAG nur „zur Erfüllung ihrer Aufgaben oder zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit“ in Frage. Hier bestünde die Möglichkeit, durch die Errichtung entsprechender Tochtergesellschaften Klimaschutzmaßnahmen zu forcieren.

In Zusammenhang mit den Berechtigungen der ASFINAG erwähnenswert erscheint zudem **§ 5 Abs 1**, wonach die ASFINAG berechtigt ist, nicht rückzahlbare Zuschüsse, die für Zwecke des Baues und der Erhaltung der durch dieses Bundesgesetz betroffenen Bundesstraßen von wem immer gewährt werden, entgegenzunehmen. Hiermit soll offenbar der Bau und die Errichtung von Bundesstraßen gefördert werden, indem die ASFINAG dafür zweckgewidmete Zuschüsse entgegennehmen darf. Auffällig ist vor allem die (alleinige) Nennung des Straßenbaus und der Straßenerhaltung. In § 5 Abs 1 könnte die Berechtigung aufgenommen werden, auch andere Zuschüsse (etwa für Umwelt- oder Klimaschutzmaßnahmen) von wem auch immer entgegenzunehmen.

8.3.2. Sonstige klimarelevante Anknüpfungspunkte im ASFINAG-G

Im ASFINAG-G finden sich sonstige Normen, denen mitunter *klimafreundlicher* Charakter beizumessen ist.

Dies betrifft etwa **§ 8a**: Gem § 9 Abs 6 lit b BStMG iVm Art 7f WegekostenRL können Aufschläge iHv bis zu 15 Prozent (bzw 25 Prozent⁴³⁸) zur Infrastrukturgebühr hinzuzuaddiert werden, wenn damit Investitionen in Projekte des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen.

⁴³⁸ Ein Aufschlag iHv 25 Prozent ist möglich „wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse investiert werden, die Infrastruktur in Berggebieten beinhalten“.

§ 8a ist vor dem Hintergrund dieser unionsrechtlichen Ermächtigung zu sehen und sieht eine Zweckbindung zu Gunsten des *klimafreundlichen* Schienenverkehrs vor.

Eine weitere zumindest mittelbar *klimafreundliche* Bestimmung wurde bereits im Rahmen des BStMG angesprochen. Gem § 9 Abs 1 BStMG wird eine Anlastung von „verkehrsbeding- ten Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung“ angeordnet, wodurch die Maut nicht mehr ausschließlich den Straßenerhaltungskosten zweckgewidmet ist. Die eingehobenen Ent- gelte sind folglich auch nicht für den Straßenbau bzw die Straßenerhaltung zu verwenden. Viel-mehr sieht § 8b vor, dass die eingehobenen Netto-Benützungsentgelte „zur nachhaltigen Ge- staltung des Verkehrs“ an den Bund abzuführen sind.⁴³⁹ Diesbezüglich ist zu beachten, dass Schäden durch CO₂-Emissionen nicht von den „Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung“ erfasst werden.⁴⁴⁰

Ein *klimafreundlicher* Charakter kann der Bestimmung des § 8b dennoch nicht abgesprochen werden. So sind Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs nämlich insbesondere solche, die in Art 9 Abs 2 WegekostenRL angeführt sind. Ebendort ist auch die „**Verringerung des CO₂-Ausstoßes** und die Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen“ als einschlägige Maßnahme genannt.

Schließlich sei § 15a genannt, welcher auszugsweise wie folgt lautet:

§ 15a. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist mit Wirksamkeit vom

1. 1. 2004 ermächtigt, jährlich höchstens 1 v.H. von den im Jahr 2003 nach dem Arlberg-Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, dem Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, dem Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, und dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl.Nr. 115/1969, eingehobenen Netto-Benützungsentgelten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung der von den oben genannten Finanzierungsgesetzen erfassten Strecken den Bundesländern zur Verfügung zu stellen.

In Zusammenhang mit dieser Ermächtigung, einen Teil von Benützungsentgelten zur Verbesserung der Umweltsituation zur Verfügung zu stellen, ist zu fragen, ob und inwiefern auch Klimaschutzrechtliche Aspekte eine Rolle spielen. Die seinerzeit einschlägige Bestimmung sah eine Zweckwidmung dieses einen Prozents für die „Verbesserung der Lebensqualität“ vor.⁴⁴¹ Durch BGBl I 174/2004 wurde sodann „die 1 %-Regelung [...] beibehalten und die Widmung der Gelder mit Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation im Sinne des Art. 9 Abs. 2 der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) festgelegt.“⁴⁴² Durch diesen Verweis in den ErläutRV liegt es nun nahe, auch der Bestimmung des § 15a einen *klimafreundlichen* Charakter zuzusprechen, ist die Verringerung von CO₂-Emissionen in Art 9 Abs 2 WegekostenRL doch ausdrücklich genannt.

⁴³⁹ Siehe *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs* 1112 sowie ErläutRV 1055 BlgNR 25. GP 6.

⁴⁴⁰ Art 2 lit bc WegekostenRL versteht darunter „die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Emissionen von Feinstaub und Ozonvorläufern wie Stickoxiden sowie von flüchtigen organischen Verbindungen verursacht werden“.

⁴⁴¹ Art II ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBl. Nr. 419/1991.

⁴⁴² ErläutRV 680 BlgNR 22.GP 2 f.