

Rechtswissenschaftliches Studium * 2. Abschnitt * Öffentliches Recht II

Fachprüfung Verfassungsrecht * schriftlicher Teil * 21.4.2005, 16.00 Uhr

Die Landesregierung von Tirol hat für die A 12 Inntalautobahn zwischen Kundl und Ampass auf der Grundlage der §§ 10, 11, 14 ImmissionsschutzG-Luft (IG-Luft) – welches wiederum rechtmäßig aufgrund des Art 10 Abs 1 Z 12 B-VG erlassen wurde – einen „Erlass“ herausgegeben, mit dem verkehrsbeschränkende Maßnahmen normiert werden. Hintergrund dieses Maßnahmenkataloges waren die Jahresberichte 2002 und 2003 des Landeshauptmannes von Tirol, in welchen Immissionsgrenzwertüberschreitungen an der Luftgüte-Messstelle Vomp (zwischen Kundl und Ampass gelegen) festgestellt wurden, die nicht auf einem Störfall oder anderen in absehbarer Zeit nicht wiederkehrenden erhöhten Emissionen beruhten. Daraufhin wurde im Mai 2004 eine Stuserhebung durchgeführt, in der als Immissionsverursacher der Autobahnbetrieb, und zwar größtenteils durch LKWs (vor allem LKWs über 7,5 t), festgemacht wurde. Weiters wurde in der Stuserhebung ausgeführt, dass aufgrund des Einflusses der Meteorologie ein Fahrzeug in der Nacht (trotz gleicher Emissionen) etwa sechs Mal mehr Immissionen verursacht als tagsüber. Ebenso sei die Luftbelastung im Winter pro Fahrzeug 3,5 Mal höher als im Sommer.

Die Spedition „Fresco e Pronto“ hat sich auf den Transport (LKWs über 7,5 t) von Meeresfrüchten spezialisiert. Diese GmbH ist in Verona ansässig und wird durch ihren Geschäftsführer Marco Pisco vertreten. Eine ihrer Innovationen ist die Entwicklung eines Verfahrens, mit dem die Meeresfrüchte speziell konserviert und so etwa 4 Tage haltbar gemacht werden. Hauptabnehmer ihrer Transportgüter ist Süddeutschland. Für die Transporte nutzt „Fresco e Pronto“ vor allem die A 12 Inntalautobahn.

Naturgemäß ist Marco Pisco wenig erfreut über den von der Tiroler Landesregierung erlassenen Maßnahmenkatalog, weil er befürchtet, durch das Nachtfahrverbot auf dieser Strecke nicht mehr konkurrenzfähig zu sein. Als er sein Leiden einem Freund klagt, rät ihm dieser, doch um eine Ausnahmegewilligung anzusuchen. Diesem Tipp folgend suchte Marco Pisco am 5.11.2004 um die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für die Transporte der Firma „Fresco e Pronto“ auf der A 12 Inntalautobahn beim Bürgermeister von Hall in Tirol an. Der Bürgermeister versagte dem Ansuchen am 4.12.2004 die Bewilligung mit der Begründung, dass im Erlass der Landesregierung von Tirol gem § 4 eine Ausnahme für Lebensmittel zwar vorgesehen, diese jedoch nur unter der Bedingung zu erteilen sei, dass lediglich eine Haltbarkeit von wenigen Tagen bestehe. Da die transportierten Meeresfrüchte etwa für 4 Tage haltbar sind, erfüllen sie nicht den Ausnahmetatbestand gem § 4 des Erlasses. Außerdem würde der Erlass von „Lebensmitteln“ sprechen. Darunter sind Grundnahrungsmittel, wie Brot, Milch, Obst oder Gemüse, zu verstehen. Keinesfalls fallen aber Meeresfrüchte darunter.

Marco Pisco erhebt fristgerecht Berufung an den UVS von Tirol. Er behauptet eine Verletzung des Gleichheitssatzes, weil er in seinem Vertrauen auf die Rechtsordnung erschüttert worden sei, eine Verletzung der Erwerbsfreiheit durch die Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit und schlussendlich eine Verletzung des Eigentumsrechts, weil er durch die Versagung der Bewilligung eine Beschränkung der Straßenbenutzung erfährt.

Der UVS gab der Berufung keine Folge und bestätigte die Versagung der Unterbehörde. Insbesondere führte er aus, dass sich die GmbH „Fresco e Pronto“, nicht auf die behaupteten Grundrechte stützen könne, weil es sich dabei zum einen um eine juristische Person, die nicht Grundrechtsträger sein kann, und zum anderen um eine ausländische Firma handelt.

Gegen diesen Versagungsbescheid des UVS von Tirol wendet sich Marco Pisco an den VfGH. Im Wesentlichen behauptet er die Verletzung des Gleichheitssatz, der Eigentumsfreiheit, der Erwerbsfreiheit und des gesetzlichen Richters sowie eine Verletzung im Recht auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung durch Anwendung einer gesetzwidrigen Verordnung und begründet dies wie folgt:

- Die formellen Voraussetzungen für die Erlassung des Maßnahmenkataloges, wie sie im IG-Luft angeordnet sind, liegen nicht vor. Insbesondere hat die Landesregierung eine falsche Form für die Umsetzung des IG-Luft gewählt.
- Auch die materiellen Voraussetzungen für die Herausgabe des Erlasses sind nicht gegeben. Die Zielsetzung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid könnte nämlich durch andere, weniger stark in die Rechte eingreifende Maßnahmen erreicht werden. Eine Alternative wäre beispielsweise eine differenzierte Bemaßung nach der jeweiligen Emissionsintensität der LKWs. Außerdem kommt es durch den gegenständlichen Erlass lediglich zu einer Umverteilung von Luftschadstoffen und nicht zu einer Verringerung iSd § 11 Abs 1 Z 1 IG-Luft.
- Auch dürfen solche Verbote nicht plötzlich und überraschend normiert werden, weil doch das Vertrauen des Normunterworfenen durch die Verfassung selbst geschützt wird.
- Marco Pisco sieht auch eine Verfassungswidrigkeit im Verstoß des Erlasses gegen das Gemeinschaftsrecht. Er behauptet, dass schon aus diesem Grund der Erlass aufzuheben wären, weil vor allem die im Primärrecht verankerte Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit dadurch verletzt werden.
- Weiters bringt Marco Pisco vor, dass die besagten Transporte sehr wohl unter die Ausnahme des § 4 des Erlasses fallen. Die Behörde hat seiner Meinung nach den Erlass zu eng ausgelegt. Auch sei die Ansicht des UVS falsch, dass sich die Firma nicht auf die Erwerbs- und Eigentumsfreiheit bzw auf den Gleichheitssatz stützen könne, denn er besitzt ohnehin die österreichische Staatsbürgerschaft.
- Auch hegt er bezüglich der Behördenzuständigkeit Bedenken. In diesem Zusammenhang weist er auch darauf hin, dass der Bund bei der Erlassung des IG-Luft das Land nicht eingebunden hat.
- Im Übrigen begehrt Marco Pisco, der VfGH möge dem Antrag auf Erteilung der Ausnahmegewilligung vollinhaltlich stattgeben.

PRÜFUNGSAUFGABE:

Beurteilen Sie mit umfassender Begründung die im Sachverhalt dargelegten Bedenken des Marco Pisco und ihre Erfolgsaussicht! Wie wird der VfGH entscheiden?

Erlass der LReg von Tirol, mit der auf einem Teilbereich der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden
(wurde ordnungsgemäß im LGBI für Tirol 2004/105 kundgemacht)

„Zielbestimmung

§ 1. Das Ziel dieses Erlasses ist, die durch den Menschen beeinflussten Emissionen, die zu einer Immissions-Grenzwertüberschreitung geführt haben, zu verringern und somit die Luftqualität zu verbessern. Diese Verbesserung dient dem dauerhaften Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie dem Schutz der Menschen vor unzumutbaren Belästigungen.

Sanierungsgebiet

§ 2. Als Sanierungsgebiet im Sinne des § 2 Abs 8 IG-Luft wird der Abschnitt der A 12 Inntalautobahn zwischen km 20,359 im Gemeindegebiet von Kundl und km 66,780 im Gemeindegebiet von Ampass festgelegt.

Verbot

§ 3. In dem nach § 2 festgelegten Sanierungsgebiet ist in der Zeit vom 1. Oktober eines jeden Jahres bis zum 31. März des Folgejahres, und zwar jeweils von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr des Folgetages, das Fahren mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t und von Lastkraftwagen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt, verboten.

Ausnahmen

§ 4. Vom Verbot des § 3 sind über die Ausnahmen nach § 14 Abs 2 IG-Luft hinaus ausgenommen:

1. Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken;
2. Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung;
3. Fahrten, die den Straßenbauvorhaben auf der A 12 oder A 13 oder dem Ausbau der Zulaufstrecke Nord der Eisenbahnachse Brenner – München – Verona dienen;
4. Fahrten des Abschleppdienstes oder der Pannenhilfe;
5. unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres oder der UNPOFOR, SFOR, oder KFOR oder Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Hilfsorganisationen.

In-Kraft-Treten

§ 5. Dieser Erlass tritt mit 1. Oktober 2004 in Kraft.“

Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) BGBl I 1997/115 idF BGBl I 2003/34
(mit dem die EU-Luftreinhalte-Richtlinie und die EU Luftreinhalte-Tochtrichtlinie umgesetzt werden)

„§ 1. (1) Ziele dieses Bundesgesetzes sind

1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen;
2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen ...

§ 10. (1) Zur Erreichung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) hat der Landeshauptmann

1. auf Grundlage der Staturerhebung sowie
2. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des zuständigen Bundesministers und der gesetzlich eingerichteten Interessenvertretungen auf Landesebene innerhalb von sechs Monaten nach Fertigstellung der Staturerhebung, längstens jedoch 15 Monate nach Ausweisung der Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts einen Maßnahmenkatalog zu erlassen. ...

(2) Der Landeshauptmann hat im Maßnahmenkatalog

1. das Sanierungsgebiet festzulegen,
2. im Rahmen der §§ 13 bis 16 Maßnahmen anzuordnen, die im Sanierungsgebiet oder in Teilen des Sanierungsgebiets umzusetzen sind,

§ 11. (1) Bei der Erlassung des Maßnahmenkatalogs (§ 10) gelten für die Festlegung des Sanierungsgebiets und für die Anordnung von Maßnahmen im Rahmen der §§ 13 bis 16 nachfolgende Grundsätze:

1. Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe ist im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen; nach Möglichkeit sind Luftschadstoffe an ihrem Ursprung zu bekämpfen;
2. alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen erheblichen Einfluß auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts, geleistet haben, sind zu berücksichtigen;
3. Maßnahmen sind vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotentials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen, wobei vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen sind, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht;
4. Maßnahmen sind nicht vorzuschreiben, wenn sie unverhältnismäßig sind, vor allem wenn der mit der Erfüllung der Maßnahmen verbundene Aufwand außer Verhältnis zu dem mit den Anordnungen angestrebten Erfolg steht;

§ 14. (1) Im Maßnahmenkatalog (§ 10) können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen

1. zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs;
2.

angeordnet werden.

(2) Beschränkungen gemäß Abs. 1 Z 1 sind jedenfalls nicht anzuwenden auf

1. die in §§ 26, 26a und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, idF BGBl. Nr. 518/1994 genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie auf Fahrzeuge, die gemäß § 29b StVO 1960 von stark gehbehinderten Personen gelenkt werden oder in denen diese Personen befördert werden, sowie Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten und Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,
2. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,
3. Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3 500 kg, die zur Ausübung der Tätigkeit als Handelsvertreter dienen und die mit einer Tafel mit der Aufschrift „Bundesgremium der Handelsvertreter, Kommissionäre und Vermittler“ und mit dem Amtssiegel des Landesgremiums, dem der Handelsvertreter angehört, gekennzeichnet sind, in Ausübung dieser Tätigkeit,
4. Kraftfahrzeuge, wenn bei Fahrten zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit der Ausgangs- oder der Zielpunkt der Fahrt in jenem Teil des Sanierungsgebiets liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,

§ 17. (1) Sofern nicht anderes bestimmt, ist der Landeshauptmann für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes in erster Instanz zuständig.

(2)

(3)

(4) Über Berufungen gegen Bescheide auf Grund dieses Gesetzes entscheidet der unabhängige Verwaltungssenat.“