

NIKOLAUS BERLAKOVICH
Bundesminister



XXIV. GP.-NR
12783/AB
15. Jan. 2013

lebensministerium.at

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

zu 13034/J

Zl. LE.4.2.4/0203-I/3/2012

Wien, am 14. JAN. 2013

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Mag. Josef Auer, Kolleginnen und Kollegen vom 15. November 2012, Nr. 13034/J, betreffend „Sektorales Fahrverbot bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung im Inntal“

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Josef Auer, Kolleginnen und Kollegen vom 15. November 2012, Nr. 13034/J, teile ich Folgendes mit:

Zu den Fragen 1 bis 4:

Gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) hat der Landeshauptmann nach Überschreitung von Grenzwerten Programme zu erstellen und gegebenenfalls Maßnahmen anzuordnen. Der Landeshauptmann ist in Vollziehung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) in mittelbarer Bundesverwaltung gesetzlich dazu verpflichtet, ausreichende Maßnahmen zu erlassen, sodass die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gewährleistet ist. Einer der Gründe dafür ist, dass die im Rahmen des IG-L zu treffenden Maßnahmen speziell auf die örtliche Emittentenstruktur, deren Beiträge zur Immission und den lokalen meteorologischen Besonderheiten abgestellt sein müssen. Die Maßnahmen müssen jeweils für die spezielle lokale Situation optimiert werden.

Bei der Ausarbeitung eines Maßnahmenprogramms gemäß IG-L sind die rechtsstaatlichen Grundsätze des IG-L einzuhalten. Sofern der Landeshauptmann nach erfolgter Abwägung zum Schluss kommt, dass eine bestimmte Maßnahme gesetzlich geboten ist, um den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sicherzustellen, ist eine derartige Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität jedenfalls willkommen.



In den meisten Fällen ist davon auszugehen, dass die Emissionen des Verkehrs den Hauptanteil bei der Überschreitung von NO₂-Grenzwerten zu verantworten haben.

Das IG-L gibt in § 14 folgende Möglichkeiten für Maßnahmen im Verkehrsbereich:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs.

Diese zeitlichen und räumlichen Beschränkungen können sein:

- Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen,
- Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen,
- Fahrverbote für bestimmte Tage oder bestimmte Tageszeiten oder Anordnungen für den ruhenden Verkehr.

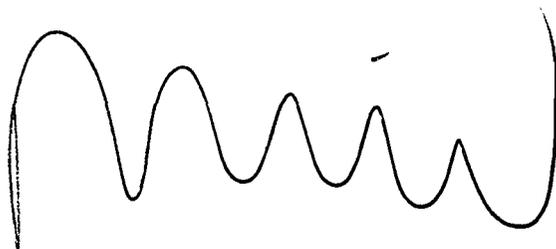
Betreffend eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung wird festgehalten, dass dies eine sehr kostengünstige Maßnahme darstellt, die zu einer Verbesserung der Luftqualität führt und nachweislich einen höheren Effekt hat als eine temporäre Beschränkung. Hinzu kommen noch Vorteile im Bereich der Lärmbelastung, des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit.

Die Immissionssituation ist meist sehr komplex und beruht auf vielen unterschiedlichen Faktoren und Emittenten. Daher ist meist das Setzen einer einzelnen Maßnahme weder sinnvoll noch ausreichend, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherzustellen; es werden Bündel von Maßnahmen benötigt, die im Zusammenspiel die Luftqualität verbessern.

Zu Frage 5:

Das Erlassen einer Verordnung gemäß IG-L durch einen Landeshauptmann bedarf keiner Genehmigung durch die Europäische Union. Eine Verordnung darf aber nicht im Widerspruch zum Unionsrecht stehen. Eine etwaige EU-rechtskonforme Gestaltung eines „sektoralen Fahrverbotes“ im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen und mit ausreichenden flankierenden Maßnahmen liegt im Aufgabenbereich des Landeshauptmannes.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of connected loops and curves, typical of a cursive signature.