



II-1889 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/19-4/91

718 IAB

1991-05-13

zu 706 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Frischenschlager und Kollegen vom 14.3.1991,
 Zl. 706/J-NR/91, betreffend "eines möglichen
 Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz durch
 Diskriminierung bestimmter Regionen innerhalb des
 einheitlichen Wirtschaftsgebietes Österreich"

Im Allgemeinen:

Die Formulierung, daß "es wohl nur als ein krasser Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz betrachtet werden kann, wenn einzig und allein Pinzgauer Frächter durch ein Nachtfahrverbot auf der Lofererstraße B 312 getroffen werden, weswegen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Wege der mittelbaren Bundesverwaltung zukommt, die Landesregierung zur Aufhebung des Verbots zu zwingen", trifft nicht zu.

Bei den für die B 312 erlassenen Verkehrsbeschränkungen handelt es sich um Verkehrsmaßnahmen, die aufgrund des § 43 StVO 1960 von der Landesbehörde des Bundeslandes Tirol erlassen wurden.

Bei Angelegenheiten der StVO steht gemäß Art. 11 B-VG dem Bund die Gesetzgebung, dem Land jedoch die Vollziehung zu. Sohin werden Straßenpolizeiangelegenheiten nicht in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen und es steht dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folglich auch kein Weisungsrecht zu.

- 2 -

Zu Frage 1:

"Sind Sie bereit für sämtliche Schwerfahrzeuge umweltrelevante Einschränkungen, wie insbesondere rigorose Höchstgrenzen für Lärm und Schadstoffemissionen anstelle von regional einseitig diskriminierenden Verboten zu erlassen?

- a. Wenn ja, wann ?
- b. Wenn nein, warum nicht?"

Ich habe bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß ich bemüht bin, den jeweiligen Stand der Technik zum frühest machbaren Zeitpunkt einzuführen; dies zeigten gerade die zuletzt eingeführten Regelungen über Lärm und Abgase. Im § 1d der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung - KDV, in der Fassung BGBl.Nr. 72/1991, wurden die entsprechenden Bestimmungen für Abgase und im § 8 der KDV, in der Fassung BGBl.Nr. 451/1989, für den Lärm erlassen. Wie bereits in der Vorbemerkung ausgeführt, werden diese österreichweit für jedes Kraftfahrzeug geltenden Anforderungen keinesfalls anstelle von regional, z.B. für bestimmte Straßenzüge, geltenden Landesverordnungen erlassen.

Zu Frage 2:

"Sind Sie bereit, Transitkontingente so festzusetzen, daß die einseitige und undifferenzierte Diskriminierung eines regionalen Wirtschaftszweiges verhindert wird?

- a. Wenn nein, warum nicht?"

Transitkontingente werden aufgrund des § 7a des Güterbeförderungsgesetzes nach den bestehenden bilateralen Abkommen festgelegt. Dabei wird auch auf regionale Besonderheiten Bedacht genommen, sodaß die Transitkontingente zu keiner undifferenzierten Diskriminierung eines regionalen Wirtschaftszweiges führen. Der Verkehr über das Kleine Deutsche Eck (B 312) ist aufgrund von Grenzabkommen zwischen Österreich und Deutschland über den erleichterten Binnenverkehr kontingentfrei. Die von der Tiroler Landesbehörde erlassene Verordnung betrifft nur den Verkehr in den Nachtstunden, während der LKW-Verkehr bei Tag keinen besonderen Beschränkungen unterliegt.

- 3 -

Es scheint vielmehr der Auffassung der unterzeichneten Abgeordneten zu entsprechen, daß die entsprechende Verordnung der Tiroler Landesregierung einen regionalen Wirtschaftszweig diskriminiert. Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kommt jedoch - wie bereits oben ausgeführt - hinsichtlich dieser Verordnung kein Weisungsrecht oder andere Handhabe zu.

Wien, am 10. Mai 1991

Der Bundesminister

